ROK V. PAŹDZIERNIK 1935. NR 10.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •

POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • PAT •

GDYNIA-AMERYKA

LINJE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefon 5.47-46

ODDZIAŁY:

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW – ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINJA PALESTYŃSKA

Regularna komunikacja pasażerska i towarowa

NA TRASIE

KONSTANCA – ISTANBUL – JAFFA – HAIFA – PIREUS – ISTANBUL – KONSTANCA

STATKAMI:

S/S „POLONIA"
S/S „KOŚCIUSZKO"

Najbliższe odjazdy z Konstancy:

S/S „Polonia"	dn.	6.XI.35
S/S „Kościuszko"	„	13.XI.35
S/S „Polonia"	„	20.XI.35
S/S „Kościuszko"	„	27.XI.35

PODRÓŻUJCIE POD POLSKĄ BANDERĄ!

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona, Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANJI, PORTUGALJI, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.:
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI: i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda, Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
Składy Towarowe „WARRANT", Al. Kościuszki 15, tel. 203-98.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.
Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.
SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.
Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:
Polska — Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.
Adr. Tel. POLLEWANT—GDYNIA, Tel. 29-11.
BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.
Gdańsk, tel. 225-41.

ROK V. PAŹDZIERNIK 1935. NR 10.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

STANISŁAW BIELSKI

M/S „Piłsudski"

RZECZ największej wagi: że jest on n a s z.

Polska na morzu, — w tem zdaniu zawiera się wszystko. Statek nosi niedarmo to piękne Imię, — Imię Człowieka, który wywalczył Polskę.

M/S „Piłsudski" jest naszą dumą narodową i pionierem walki o prawo do morza, — bo żeby utrzymać się pośród zwycięzców w walce o byt, trzeba nie dać się zdystansować w postępie, mocy i pewności, — trzeba podkreślić swoją równość z innymi, idącymi w pierwszym szeregu, — trzeba wywalczyć sobie prawo istnienia.

Nasz statek, choć nie jest tak wielki, jak inne zagraniczne i tak rozrzutnie luksusowy, odpowiada przecież wszelkim postulatom techniki nowoczesnej, a jednocześnie artystycznego wykończenia. Ma szlachetny umiar i wszystko, co potrzeba dla nowoczesnej nawigacji. Więc przedewszystkiem: posiada motory Dieslowskie typu Sulzera, — jakie dotychczas zastosowane są tylko w 3-ech najnowocześniejszych statkach świata.

Ale nim przejdziemy do opisu szczegółowego, chciałbym podać parę danych, dających wyobrażenie, jak wygląda statek.

Liczy on 160 m. długości, 21,5 m. szerokości, 11,43 m. wysokości kadłuba i 7,5 m. zanurzenia. Wyporność 15.000 ton, pojemność brutto—14.400 ton, pojemność netto 8.650 ton.

Statek posiada siedem pokładów, połączonych wygodnemi schodami, dobrze oświetlonemi, oraz dwiema windami elektrycznemi (osobowa i towarowa).

Przeszło 60 telefonów wewnętrznych ułatwia szybkie porozumienie.

Powyższe dane określają wielkość statku, ale najciekawsze są cyfry i wiadomości z dziedziny mechaniki, świadczące o nowoczesnej kostrukcji statku. To bowiem jest przedmiotem naszej dumy.

Zacznijmy od mostku kapitańskiego, — to jakby mózg okrętu.

Chlubą M/S Piłsudski są urządzenia sterowe, pozwalające na zastosowanie najdalej idących dokładności, i sterowanie z mostka kapitańskiego 5-tonowym sterem, który lekko wprawiany jest w ruch przy pomocy mechanizmu elektro-hydropneumatycznego. Poprawki odrazu są uwzględniane precyzyjnem urządzeniem mechanicznem.

Rzeczą godną uwagi jest, że na polskim statku po raz pierwszy został zastosowany giro-pilot czyli sternik automatyczny.

Drugą zdobyczą najnowocześniejszej techniki jest giro-kompas, systemu sherry, ustalający kurs. Następnie: echo-sonda. Najnowsze instalacje podwodne dźwiękowe zapewniają dokładne lądowanie oraz pozwalają wykryć przeszkody podwodne i ułatwiają odbiór sygnałów latarń morskich.

Wkraczamy już w dziedzinę dostępną jedynie dla fachowców, więc ograniczymy się do stwierdzenia, że M/S „Piłsudski" zaopatrzony jest we wszystkie nowoczesne urządzenia nawigacyjne, pozwalające na prowadzenie statku zawsze pewne i sprawne, bez względu na warunki atmosferyczne, i wszystko, co gwarantuje bezpieczeństwo podróżnych. Podwójne dno statku, — przegrody ogniotrwałe, gaśnice i urządzenia tłumiące ogień, — podział statku na 6 grodzi wodoszczelnych, wreszcie specjalne instalacje sygnalizacyjno-alarmowe, świetlne i dźwiękowe.

W razie wypadku, uszkodzenia, rozbicia, czy pożaru ułożony jest cały plan ratowniczy, cały system sygnałów alarmowych. Na mostku kapitańskim widnieją instrukcje w razie gdyby powstał alarm 1) ratunkowy, 2) pożarowy i 3) człowiek za burtą.

Niebezpieczeństwem na morzu i to najgroźniejszem jest pożar. Dla uniknięcia tego, na M/S „Piłsudski" użycie materjałów palnych zostało ograniczone do minimum, a tam gdzie to było niemożliwem, zastosowano je w stanie odpowiednio spreparowanym przeciw-ogniowo. Na wypadek gdyby jednak powstał pożar, na mostku kapitańskim mieści się specjalna kompletna instalacja dla samoczynnego wykrywania źródła ognia, sygnalizowania, oraz tłumienia ognia. Urządzenie, nazywające się „zenit" daje znać o pożarze, który powstał w kabinach pasażerów. Urządzenie sygnalizujące ogień określa też jego miejsce, a raczej grupę kabin, gdzie się pali. Drugie urządzenie alarmowe — „luks-rich" służy do wykrywania pożaru w pomieszczeniach, nie zamieszkanych przez ludzi. Instalacja ta jednocześnie służy do gaszenia ognia, a że czynione to jest za pomocą CO, nie może więc być zastosowane w kabinach pasażerskich. (CO — tlenek węgla, czad, trujący dla organizmów żywych).

Urządzenie „Luks-rich" jest skonstruowane w sposób następujący: W pomieszczeniach niezamieszkanych jak ładownie, bagażownie, sale, składy i t. p. umieszczone są odpowiednio urządzone zakratowane otwory, połączone z rurkami, idącemi aż na mostek kapitański. W ra-

zie powstania ognia dym idzie przez tę rurkę i już w najmniejszej ilości może być wykryty przez dyżurującego na mostku kapitańskim przy pomocy 3-ech rodzajów wrażeń: optycznie, — gdyż kłębi się i mąci w przezroczystej szklanej małej rurcezbiorniku, która znajduje się na mostku kapitańskim, dalej akustycznie, gdyż wchodząc, porusza dzwoneczek i zapomocą węchu. Stwierdziwszy ogień, dyżurujący zamyka rurkę i specjalną instalacją przełącza do danego pomieszczenia, gdzie wybuchł pożar, dostęp CO ze zbiorników mieszczących się w kominie.

Instalacja powyższa zastosowana, ze względu na tłumienie ognia trującym CO, w pomieszczeniach niezamieszkanych ma właśnie z tego względu specjalnie doniosłe znaczenie. W pustych ładowniach, bagażowniach, gdzie niema ludzi tem trudniej jest zauważyć pożar i prędko nań zareagować i ugasić, jak to może być zrobione w kabinach np. gaśnicami. Oprócz urządzeń alarmowych, samo-wykrywających i ewentualnie gaszących ogień, statek podzielony jest ogniotrwałemi przegrodami, uniemożliwiającemi przerzucanie się pożaru z jednego przedziału do drugiego.

W razie rozbicia lub uszkodzenia statek podzielony jest na 6 grodzi wodoszczelnych, które mogą być zamykane bezpośrednio na miejscu i także z mostka kapitańskiego, bowiem są to komory automatyczne, zasuwane elektrycznie.

Podczas pierwszej podróży amerykańskiej urządzono 2 próbne alarmy (specjalny, umówiony ryk syren) i zbiórkę przy łodziach w pełnym rynsztunku korkowym dla pasażerów, oraz to samo dla załogi, ze spuszczeniem jeszcze dwóch szalup z ludźmi na wodę. Łodzi ratunkowych jest 16, z których 2 motorowe, zaopatrzone w radjostacje nadawczo-odbiorcze. Każda łódź ratunkowa obliczona jest na 72 osoby.

W sumie ilość osób, mogąca się pomieścić na łodziach przekracza znacznie ogólną ilość pasażerów i załogi. Oprócz łodzi jest jeszcze 7 desek, rodzaj kwadratowych platform-tratew, obliczonych na ok. 20 osób, pływających po wodzie i pozwalających utrzymać się na nich rozbitkom aż do czasu ratowania ich przez wezwaną pomoc.

A teraz hala maszyn. Jest ona ogromnie czysta, nie ma w sobie nic z tej atmosfery, ziejącego upałem piekła, jakie znajdujemy w parowcach. Hala maszyn na M/S Piłsudski jest pełna światła i powietrza. Chlubą naszego statku są motory Diesla, typu Sulzera, o których wspomnieliśmy wyżej. Dwa główne po 9 cylindrów, dające napęd statku, mają siłę łączną 13.000 HP, — 4 pomocnicze po 6 cylindrów dają łącznie siłę 2.000 HP, — w sumie 15.000 HP i 4 dynamo à 1000 kilowattów (elektrownia Warszawska ma 20.000 KW), z 4 pomocniczych motorów jeden jest zapasowy, 3 zaś pracują dla pomp, wentylatorów, elektryczności, chłodni, urządzeń gimnastycznych i t. p. Motorów wentylacyjnych jest 45. Motory główne (napędowe) 9-o cylindrowe mają długość 17 metrów i wagę 450 ton każdy, pojemność jednego cylindra — 509 litrów. 2 śruby mangano-bronzowe, wagi po 7.700 kg każda. Wały stalowe obracające śruby mierzą po 60 m. długości. W każdym motorze jest w obiegu 16 ton oliwy na raz, — w karterze pompy oliwne. Do czyszczenia ropy są 3 wirówki.

Oto są wszystkie dane i cyfry, dające wyobrażenie o mocy maszyn w statku. Dla ciekawości przytoczymy jeszcze cyfry następujące: na budowę statku użyto: żelaza 6.000 ton, nitów 400 ton.

Kierowanie tą potężną maszynerją jest ułatwione dobremi warunkami, jasnością, czystością i dobrą wentylacją i wszelkiemi nowoczesnemi instalacjami. Motory pędzone są ropą, dają pracę wydatniejszą i o wiele oszczędniejszą niż parowce. Poza tem nie wydzielają dymu i sadzy, które są plagą parowców, a kominy, które właściwie więc są tylko wielką dekoracją, odprowadzają na „Piłsudskim" jedynie produkty spalin. Ropą ogrzewa się również kuchnie, piekarnie, ciastkarnie i t. d.

Wróćmy do motorów. Pozwalają one rozwinąć szybkość do 20 węzłów (przeciętnie 18,7), co pozwala na przebycie trasy Gdynia — Nowy Jork w 8½ dnia. Warto zauważyć, że kursujące dotychczas polskie statki np. „Kościuszko", „Pułaski", musiały tę drogę robić w ciągu dni 12, czasem nawet 14. Na linji GAL mamy do przejścia 3.820 mil morskich = 7.000 km (7.105), skrócenie czasu o 4 dni w tej drodze jest zapewne najwyższą przewagą nowego motorowca.

Zbiorniki ropy, oliwy i wody słodkiej zajmują dół statku. Tej ostatniej dla zużycia na potrzeby statku i pasażerów zabiera się 1.300 ton. Starczy to na ½ rejsu, czyli w Gdyni i Ameryce nabiera się wody do zbiornika. Ropę zabiera się raz w Gdyni na cały rejs t. j. na drogę do Ameryki i z powrotem. Mieści się jej w zbiorniku 1.150 (1.100) ton. Oliwy zabiera się również z Gdyni na cały rejs (do Ameryki i z powrotem) w ilości ok. 50 ton. Zużycie dzienne wody wynosi 100 ton, — zużycie ropy 40 do 42 ton na dobę, co po 65 zł tona (62,5 + 1,5 zł obliczone jest na transport i t. d.) czyni ok. 2.600 zł dziennie. W porównaniu z cyframi, dotyczącemi statków parowych, opalanych węglem, — praca motorów na „Piłsudskim" jest spotęgowana i kalkuluje się bezwzględnie najtaniej.

Dalej: pod względem ilości załogi, to M/S Piłsudski jest bezkonkurencyjny. 25 ludzi stanowi całą obsługę maszyn. A łącznie ze stewardami, stewardessami, kuchnią, pralnią i t. p. załoga liczy 305 ludzi (25 plus 280).

Wspominając o kuchniach, muszę zaznaczyć, że są one również wykonane z uwzględnieniem najbardziej nowoczesnych wymagań. Ogrzewane są również ropą, posiadają wszelkie nowoczesne urządzenia z dziedziny gospodarstwa domowego. Ta sama uwaga dotyczy piekarni, ciastkarni, dalej pralni, suszarni i prasowalni elektrycznej i t. p. Niezmiernie cennemi są dla celów aprowizacji doskonałe chłodnie w liczbie 9, na mięso, owoce, ryby, jarzyny i t. p. i t. p. Statek, wyruszając w drogę zaopatruje się w zapasy w Gdyni, (oprócz konserw, potraw puszkowych, te jednak przeważnie zakupuje się w firmach polskich) i owoców, w które zaopatruje się w portach Kopenhagi, Nowego Jorku i Halifaksu. Interesujące są cyfry, które obrazują rozmiar zapasów aprowizacyjnych. Statek zabiera w podróż: 15.000 kg. mięsa, 40.000 kg. jaj, 1.500 kg. masła, 3.000 kg. sztuk drobiu, 6.000 kg. mąki, 1.000 kg serów, 2.500 kg cukru, 1.000 kg soli, 2.500 kg ryb, 40.000 kg. jarzyn, 20.000 kg konserw, 15.000 kg. owoców, 1.000 puszek mleka skondensowanego i t. d.

Spożycie w podróży wynosi: 15.000 butelek piwa i lemoniady, 1.200 butelek alkoholi, 2.000 litrów wina, 120.000 papierosów i cygar.

Chłodnie mają pojemność 6.900 st.^{3}, prowiantura 12.000 st.^{3}.

Cyfry przedstawiają nam, jak pojemny i żarłoczny jest „żołądek" naszego transatlantyku.

Dół statku zajmuje także częściowo bagażownia i obszerny garaż (na przeszło 12 aut) tem wygodniejszy, że samochody nie potrzebują być załadowywane przy pomocy dźwigów, ale zjeżdżają wprost z brzegu po moście bezpośrednio do okrętowego garażu, przez drzwi, otwierające się w burcie statku. Garaż bowiem znajduje się w poziomie nabrzeży portowych. Niższe pokłady zajmują również pomieszczenia dla załogi, sypialnie stewardów, jadalnie i t. d.

Z korytarza służbowego, również oddzielone od kabin pasażerskich, znajdują się 4 sale szpitalne, ogółem 28 łóżek. 4 sale, — bo 2 dla chorób zakaźnych i 2 dla niezakaźnych, z pośród tych oddziały żeńskie i męskie. Obok apteczki w gabinecie doktora jest nawet stół operacyjny. Ambulatorjum i lekarz są na

usługi pasażerów w czasie podróży bezpłatnie.

Na tym samym pokładzie znajduje się okrętowa drukarnia. Stąd wychodzi gazetka: „Kurjer Morski” rozdawana bezpłatnie wszystkim pasażerom. Jest to pierwsza gazeta morska w dziejach piśmiennictwa polskiego. Oprócz tekstu polskiego zawiera depesze, redagowane w języku angielskim dla cudzoziemców. Informacje „Kurjera Morskiego” dotyczą ważniejszych wydarzeń w Polsce i w całym świecie, sytuacyj na giełdach i t. p. Wiadomości „Kurjer Morski” otrzymuje od największej amerykańskiej agencji Tuckera. Nowoczesna drukarnia zmontowana na statku może wykonywać nawet druki wielobarwne. Ustawienie linotypu na statku jest niemożliwe ze względu na niebezpieczeństwo rozlewania się płynnego matalu w czasie pochylania się statku podczas większej fali. Zecernia zatem jest ręczna, obsługiwana przez 2 składaczy. Telefon łączy drukarnię z redakcją. Największym atutem dla „Kurjera Morskiego” jest radjotelegraf. Codziennie Polska Agencja Telegraficzna nadaje radjogram specjalnie dla „Kurjera Morskiego”. W pobliżu Europy wiadomości transmitowane są na statek przez radjostację w Radomiu, której zasięg dochodzi do połowy oceanu. Dalej transmituje Warszawska Stacja Transatlantycka. W ten sposób podróżni nawet przy brzegach Ameryki są informowani o najważniejszych wypadkach, jakie zaszły w kraju. Radjotelegram i radjotelefon są do użytku pasażerów. Zwłaszcza wielkiem udogodnieniem jest możność nadawania przez pasażerów radjolistów do Polski, które kosztują 4 zł. i mogą liczyć 25 słów, są więc niesłychanie tanie. Wszystkie te, w najdrobniejszych szczegółach obmyślane wygody lub przyjemności dla pasażerów, składają się na piękną całość podróży, nie nużącej, a pełnej wrażeń.

* * *

Chcąc przystąpić do opisu pokładów, przeznaczonych dla pasażerów statku M/S Piłsudski, musimy przedewszystkiem podkreślić jedną rzecz, a mianowicie: niema prawie żadnej różnicy pomiędzy kabinami klasy turystycznej i klasy III-ej. Równie są wygodne, ładne i dobrze pomyślane. Różnicę stanowi ilość i urządzenie salonów, bary, więcej miejsca na spacery i gry sportowe na pokładach. Ta demokratyczność naszego statku jest jego charakterystyczną cecha i zupełną nowością — wprost rewolucyjną, w dotychczasowym ruchu pasażerskim. Nawet pływalnie i sala gimnastyczna są dostępne w określonych godzinach dla klasy III-ej, czego niema dotąd na żadnym dotąd statku świata. Nawet wspaniała „Normandie” — największy ogrom 79.000 tonowy, — o ile ma wspanialsze od M/S Piłsudskiego kabiny klasy I i turystycznej — o tyle kabiny III klasy ani trochę nie dorównują naszym. Nie potrzebujemy więc rozwodzić się dłużej nad różnicą, jaka jest między luksusem podróżujących dla rozrywki a negliżowaniem podróżujących z potrzeby.

Drugą nowością jest podział pasażerów tylko na te dwie klasy i nie zróżnicowanie klasy turystycznej, czyli nie wyodrębnienie z niej klasy I-ej. Klasa turystyczna posiada kabiny w różnych cenach, za pewną dopłatą można mieć je coraz bardziej luksusowe — ale wszyscy pasażerowie razem połączeni są w jedną grupę. Stanowi to ważny moment dla samopoczucia pasażerów i jest pomyślane z głęboką znajomością psychologji ludzkiej. W ten sposób udostępniono inteligencji, nieposiadającej zbytku pieniędzy na wyrzucenie i nawet najmniej zamożnym podróżowanie i turystykę w dogodnych i przyjemnych warunkach.

Na naszym M/S Piłsudskim pomyślane jest wszystko, co służy wygodzie pasażerów i zadowoleniu estetycznemu. Wszystko cechuje celowy wykwint i dystyngowany umiar. Niema bijących w oczy luksusem marmurów, złoceń, kotar, — urządzenia są nowoczesne, proste, czyste i jasne, każda sala czy kabina tak łatwa jest do przewietrzenia i lśniąca czystością. Wentylatory dające ciepłe lub zimne powietrze (ogrzewanie kontrolowane indywidualnie), liczne telefony (przeszło 60), windy, szerokie i dobrze oświetlone schody oraz tysiączne szczegóły składają się na wygodę podróżujących.

Miejsc dla pasażerów jest na 773 osoby.

Z 7 pokładów statku, — 5 służy na pomieszczenia pasażerskie, to znaczy pokłady C, B, A oraz spacerowy i łodziowy. Pasażerowie są zupełnie odseparowani od części służbowej i załogi. Posiadają w klasie turystycznej 371 miejsc w kabinach jedno i dwu-osobowych i w klasie 3-ej 402 miejsca w kabinach jedno-, dwu-, i cztero-osobowych. Wliczywszy załogę i obsługę możemy mieć: (371 plus 402 = 773), (25 plus 280 = 305) 773 plus 305 = 1078 ludzi na statku.

W dwóch jadalniach ilość miejsc wynosi 182 plus 242 = 424 przy stolikach cztero- i dwu-osobowych. O ile jest pełny komplet pasażerów posiłki wydawane są dla dwóch grup jedzących po kolei. Na żądanie, specjalni stewardzi mogą roznosić posiłki źle czującym się pasażerom do kabin. Wogóle statek zaopatrzony jest we wszystkie wygody, jakich może dostarczyć pierwszorzędny hotel na lądzie.

Kabiny zaopatrzone są w wentylatory, dające ciepłe lub zimne powietrze, w łóżka a nie koje, w szafy, przeważnie posiadające drzwi lustrza-



M/S „Piłsudski” wchodzi do Hoboken w N.-Jorku



Wejście do N.-Jorku

ne, krzesła, biurka do pisania, tualety, umywalnie z bieżącą wodą słodką. zimną i gorącą.

Niektóre kabiny mają swe własne łazienki lub natryski. Wszyscy zaś pasażerowie dostają codziennie kąpiel na żądanie, gdyż jest wystarczająca ilość łazienek na każdym pokładzie.

Nie zapomniano też o potrzebach kulturalnych i tęsknocie każdego człowieka za czemś pięknem. To też wszystkie kabiny przyozdobione są drzeworytami, litografjami, akwafortami i t. p.

Życiu towarzyskiemu służą salony i bary.

W klasie turystycznej wchodzi się przez wielki hall, do którego przylega biuro informacyjne z telefonami, sklep zaopatrzony w różne drobiazgi galanteryjne, artykuły tualetowe, papier listowy, pocztówki i marki. Stąd też prowadzą korytarze do kabin; z drugiej strony mamy jeszcze zakład fotograficzny, i ciemnię oraz zakład fryzjerski, pośrodku klatkę windy. Z tej strony także są dwa wejścia do ogromnej sali jadalnej (300 m. kw.) o ścianach wykładanych drzewem cytrynowem, na którem wykonane są intarsje, przedstawiające fragmenty z życia fauny morskiej, oraz historję żeglugi. Kartonów do tych intarsji dostarczyli artyści malarze: Eugenjusz Szparkowski, Jerzy Skolimowski i Andrzej Stypiński. Gdzieniegdzie na ścianach tkaniny z firmy „Ład".

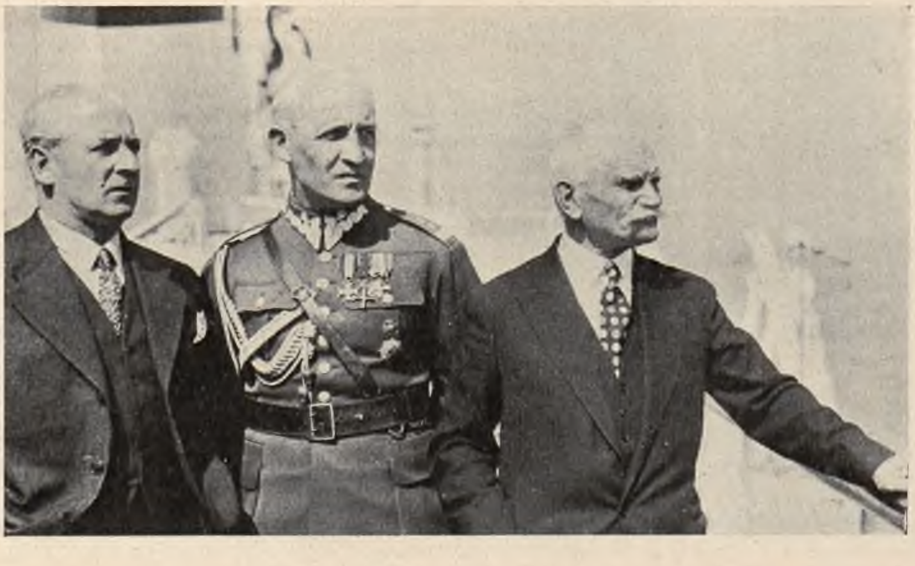
Stoliki dwu- i cztero-osobowe luźno porozstawiane, pozwalają na swobodne poruszanie się między nimi. Jadalnia jednocześnie pomieścić może nakrycia dla 182 osób. Fotele wygodne palisandrowe, wyściełane zieloną materją, są przytwierdzone na łańcuchach do podłogi. Przeważa w ogólnem wrażeniu całości kolor zielony. Jadalnia cała, meble, zastawa, porcelana, szkło, srebro, platery i t. p. wykonane zostały według szkiców i pod kierunkiem komisji artystycznej profesorów Wydziału Architektury Politechniki oraz Akademji Sztuk Pięknych w Warszawie.

O piętro wyżej pokład spacerowy stanowi główne ognisko życia towarzyskiego. Punktem centralnym jest tu hall, wyłożony drzewem jesionowem i palisandrowem, gdzie na ścianie honorowej widnieje portret Marszałka Piłsudskiego, pędzla artysty malarza Z. Grabowskiego. Przed portretem zawsze leżą żywe kwiaty. Z hallu prowadzą drzwi do 3 salonów. Z jednej strony biblioteka, czytelnia pism i wypożyczalnia książek, —utrzymana jest w stylu nowoczesnym. Do obicia ścian użyto pergaminu, podłoga purpurowa i meble z białego metalu, pokryte tkaniną „Ładu", barwy bronzowej. Największym akcentem dekoracyjnym jest tu ogromna mapa ścienna lądów i mórz świata oraz artystyczne fotografje Polski z lotu ptaka. Bibljoteka zaopatrzona jest w książki bardzo bogato, a pisma rozłożone na stole reprezentują różne języki (polski, angielski, francuski, niemiecki, rosyjski, duński i czeski).

Odpowiednikiem biblioteki jest drugi mały salonik, tak zwany „dla pań" (tak zwany, — bo jeszcze nigdy pań samych tam nie widzieliśmy). Salonik ten w przeciwieństwie do bibljoteki nie robi wrażenia nowoczesnego. Utrzymany w tonach złotawych i blado-błękitnych, ze ścianami częściowo obitemi tkaninami jedwabnemi „Ładu", a częściowo pokrytemi kompozycjami malarskiemi, ściennemi, pędzla artysty malarza Jeremiego Kubickiego, w całości daje nastrój spokoju i wykwintu. Zarówno kompozycja malarska, przedstawiająca sceny zabaw wiejskich, tak modnych w czasach rococco, jak i światła przyćmione abażurami, raczej staroświeckiemi, wreszcie miękie fotele, czynią ten mały salonik przytulnym i zacisznym. Obydwa te pokoje, t. j. salonik i bibljotekę, łącznie z hallem, otacza pierścieniem oszklona kryta weranda spacerowa z barem pośrodku i muzyką, umeblowana koszykowemi meblami, udekorowana palmami drzewiastemi, z firankami w oknach z barwnego kretonu, w stylu słonecznych, pasiastych markiz i parasoli krajów południowych.

Po drugiej stronie hallu ponad jadalnią pokładu A, znajduje się ogromny salon klasy turystycznej — z 4 maleńkiemi salonikami po rogach, zasuwanemi czasem kotarami. Za rozsuwaną ścianą mieści się kapliczka. Ołtarz z płaskorzeźbą Matki Boskiej Ostrobramskiej dłuta Antoniego Kenara. Inne fragmenty ołtarza projektu prof. Wojciecha Jastrzębowskiego. W dni powszednie kapliczka jest zasłonięta ścianą zamykaną. Ogromna sala służy więc do modlitwy i wszelkich uroczystości, akademij, koncertów, oraz kina, które czynne jest co drugi dzień, i do tańca. Pośrodku jest krąg dancingowy, otoczony fotelami, pomiędzy 4-ema słupami, — dalej kanapy wzdłuż ścian, stoły i fotele mahoniowe dla publiczności, pragnącej rozmowy i muzyki. Jest tu bardzo dobrze rozwiązana kwestja podziału miejsca dla tańczących i nietańczących, którzy zwykle wzajemnie sobie przeszkadzają. Fortepian na estradzie i aparatura głośnikowa uzupełniają wszechstronność przeznaczenia tego wielkiego salonu towarzyskiego. Całość salonu dekorowana jest w tonacji zielono-błękitnej, o przewadze zielonego. Twórcą projektu tego salonu jest wybitny artysta Wacław Borowski, który też wykonał malowidło plafonowe we wnętrzu kopuły w środku sali oraz 16 fresków ściennych (przedstawiających martwą naturę) i przyozdobił dekoracjami figuralnemi 4 słupy, podtrzymujące tę kopułę nad kręgiem dancingowym. Między słupami znajdują się 2 posągi w bronzie dłuta prof. Tadeusza Breyera (z Akademji Sztuk Pięknych w Warszawie), przedstawiające Europę z żaglowcem w dłoni, i Amerykę witającą ten okręt z posągiem Wolności.

Ofiarowując tak piękny salon życiu towarzyskiemu pasażerów statku, gościnni gospodarze nie zapomnieli też i o malutkich, najmniejszych pasażerach. Również na pokładzie spacerowym mieści się pokój dziecinny zawierający moc przeróżnych zabawek, przeważnie zwierząt, a kompozycja fresków na ścianie wyobraża Noego zwołującego wszystkie zwierzęta do arki. Dekorację pokoju dziecinnego wykonane są przez artystów malarzy Antoniego Wajwóda, Michała Bylinę i Jadwigę Hładkównę. Pokład spacerowy dopełniają po dwóch stronach otwarte werandy (jedynie pod



Gen. Bolesław Wieniawa-Długoszowski, Gen. Juljusz Orlicz-Dreszer, Gen. Aleksander Osiński.

dachem, lecz z otwartemi bokami), przeznaczone dla tak zwanego „footing'u" i leżakowania. Łączą się one z dwóch stron z oszkloną werandą, otaczającą kołem salonik dla pań i bibljotekę.

Wogóle, na M/S Piłsudski uderza nas przedewszystkiem przestronność, duża bardzo przestrzeń niezabudowana, przeznaczona na spacery na świeżem powietrzu, gry sportowe, leżakowanie i t. p. Jest to jak gdyby pływający ogród lub boisko sportoswe, dostarczające pola dla ruchu, zdrowia i radości. M/S Piłsudski jest pod tym względem także bardzo nonoczesny, idący za wskazaniami higjeny i postępu. Dostarcza swoim pupilom około 2.000 m² wolnej przestrzeni, co jest bardzo poważną pozycją.

Główny teren sportów znajduje się na pokładzie łodziowym. Miejsce gier przez ogromną oszkloną ścianę i drzwi łączy się z werandą i palarnią —barem, gdzie zmęczeni sportami lub zziębnięci podróżni mogą się schronić i wypocząć na wygodnych fotelach. Weranda owa jest swego rodzaju arcydziełem smaku i pomysłowości. Posiada 3 ściany szklane jak gdyby olbrzymie okna. Środkowe, wychodzące na pokład łodziowy pozwala obserwować grających sportowców i dalej otwiera perspektywę na morze. Poprzeczne ściany tworzą podwójne okna, wypełnione rzadkiemi i pięknemi okazami roślin ozdobnych. Są to cieplarnie, chroniące rośliny od zimna i osiadającej z wody morskiej soli. Razem, tworzy to piękny ogród zimowy pełen egzotycznego czaru tak niespodziewany, jak cudowna bajka na tle niezmierzonych wód Atlantyku. Podłogę tworzy mozaika, wyobrażająca chaos, modernistycznej kompozycji arch. Eugenjusza Szparkowskiego, ułożona przez włoskich mistrzów tej techniki. Artystyczne meble koszykowe, z czerwonemi poduszkami na fotelach i długa kanapa na wprost ściany — okien środkowych, wychodzących na morze, również koszykowa z czerwonemi poduszkami, dopełniają kompozycji wnętrza. Nad długą kanapą, zawieszony jest piękny kilim według kartonu Zofji Stryjeńskiej.

Weranda odpoczynkowa łączy się z wytworną w kompozycji palarnią. Wyłożona drzewem cytrynowem posiada prawdziwy kominek z marmuru, na którym stoi prześliczna rzeźba Alfonsa Karnego, wykonana w bronzie, „Dziewczynka ze skakanką" odznaczona swego czasu pierwszą nagrodą na konkursie rzeźby sportowej Instytutu Propagandy Sztuki. Vis-à-vis, ustawiono bar, wykonany w rzadkiej odmianie mahoniu, — piękny kontrast z jasnem tłem ścian. Dwa ciemne słupy, podtrzymujące strop wykończają też kompozycję kolorystyczną. Na ścianach obrazy. Trzy kanapki po bokach i naprzeciw kominka wygodne fotele i liczne stoliki bridge'owe stanowią umeblowanie palarni — baru.

Jakże inteligentnie pomyślane jest umieszczenie drugiego baru, na pokładzie łodziowym, gdzie jest centrum sportów. Po zmęczeniu ruchem nie trzeba schodzić do salonów niższego pokładu szukać baru w drugim końcu statku dla pokrzepienia się lub ugaszenia pragnienia. Mamy wszystko na miejscu. Weranda odpoczynkowa — o temperaturze przejściowej, o kojącym widoku roślin, słonecznego blasku za oknami i morza. Wreszcie palarnia ogrzana i zaciszna z kominkiem i barem, i stolikami do bridge'a.

Najwyższy pokład, na który dostajemy się schodkami z „łodziowego", nazywa się „słoneczny". Jego przeznaczenie — to również sporty. Kort dla tenisu kółkami gumowemi, piłka, —plażowanie, o ile usłonecznienie na to pozwala. Pełni życia sportowego zadość czyni luksusowa pływalnia, zainstalowana na pokładzie „D", dokąd oprócz schodów dochodzi winda i łączy ją bezpośrednio z najwyższemi pokładami. Pływalnia w tonach jasno zielonych. Basen o wymiarach 4,80×9.00 wyłożony jest kafelkami o zielonym kolorycie adrjatyckim. 4 słupy z czerwonej majoliki podtrzymują strop. Pływalnia łączy się bezpośrednio bez ścian z salą gimnastyczną, dzięki czemu cała sala i basen mają obfitość powietrza i światła. Najnowocześniejsze przyrządy gimnastyczne dają możność kultywowania sprawności fizycznej i możność stałego treningu sportowego. Aparat do suchej zaprawy wioślarskiej, rower, elektryczny koń, wielbłąd, piłka do boksu stanowią sprzęt sali sportowej. Nie brak nawet lampy kwarcowej i przyrządu do elektrycznego masażu dla odchudzania.

* * *

Trzecia klasa ma dostęp do pływalni i przyrządów gimnastycznych w określonych godzinach. Ma też swój własny pokład spacerowy i miejsce gier. Brak jej oczywiście tylu salonów, werand, barów. Ma przecież dużą jadalnię, oryginalnie ozdobioną rysunkami miast polskich, wycinanemi na linoleum koloru kości słoniowej (techniką drzeworytniczą) projektu artysty malarza Edwarda Manteuffla i Antoniego Wajwóda. Stoły również na 4 i 2 osoby, wygodne fotele w kolorze niebieskim Zastawa i wyposażenie tej sali potraktowane z równą starannością jak i w turystycznej. Sala liczy 300 m²; jednocześnie pomieścić może 242 osoby, spożywające posiłek. W godzinach rannych i w niedziele sala spełnia rolę kaplicy, gdyż za rozsuwaną ścianą we wnęce mieści się ołtarz. Jest to tryptyk pędzla artysty malarza Kłopotowskiego i przedstawia Chrystusa, kroczącego po falach, a po bokach Św. Jana Chrzciciela i Św. Krzysztofa. Po bokach rzeźby w drzewie Świętych Antoniego i Jacka, dłuta Zofji Kamińskiej.



Na pokładzie M/S „Piłsudski" w N.-Jorku odbył się bankiet w którym wzięli udział pp.: (siedzą od lewej) prezydent St. Starzyński, Mayor N.-Jorku La Guardia, Sekretarz Przem. i Handlu Mr. Roger, min. A. Koc, Radca Ambasady R. P. Sokołowski — stoją pp.: Radca Ambasady Żołtowski, Kapitan Mamert Stankiewicz, Dyr. Naczelny G.A.L. A. R. Leszszyński, Dyr. G.A.L. R. Kutyłowski

I w trzeciej klasie jest pokój dziecinny, co zapewnia spokój i wytchnienie rodzicom, a bezpieczeństwo malcom. Dekoracje bardzo pomysłowe Jadwigi Hładkówny. Bawialnia III klasy na tym samym pokładzie co pokój dziecinny, łączy się też z hallem wejściowym (i jadalnią). Urządzona jest skromnie lecz artystycznie, jako główną dekorację posiada dowcipną mapę całego świata, poglądowo i humorystycznie przedstawiającą charakterystyczne cechy różnych krajów na świecie. Projekt artysty malarza Lipskiego z Akademji Sztuk Pięknych w Warszawie. Artystyczne fotografje, ilustrujące piękno polskiego krajobrazu i barwność obyczajów ludowych różnych dzielnic naszych oraz malowidło dekoracyjne Mieczysława Szymańskiego uzupełniają dekorację. Wygodne kanapy, fotele klubowe, stoliki do bridge'a, pokryte polskiemi kraciastemi materjałami, składają się na całość wesołą i miłą.

Pokład spacerowy, miejsce na gry sportowe, dostęp do pływalni i sali gimnastycznej specjalne, osobne kino dla III klasy—wszystko to dowód dbałości o pasażera i dowód demokratycznego i bardziej serdecznego ustosunkowania linji GAL do wszystkich swoich klijentów. O kabinach III klasy wspominaliśmy już na początku opisu statku—więc dorzucimy tu jedynie, że oprócz wygody pomyślano także i o potrzebach estetycznych. Nie zapomniano jednocześnie o szerzeniu polskiej kultury, to też w każdej kabinie znajduje się jakieś artystyczne powiększenie fotografji pięknych zakątków ziemi polskiej. Pod każdym względem poziom artystyczny M/S Piłsudski jest bardzo wysoki i stawia go w rzędzie najpiękniejszych statków świata.

Zbyt trudno byłoby wyliczać wszystko co składa się na to piękne wykończenie. Zacytuje tylko n. p. tkaniny z firmy „Ład", kilimy, drzeworyty projektu znakomitej Zofji Stryjeńskiej, liczne rzeźby, grafikę, drzeworyty i akwaforty.

Możemy być dumni z naszego statku, i z tego, że pracami artystycznemi kierowała specjalna polska podkomisja, powołana z inicjatywy Ministra W. Jędrzejewicza, jako ciało doradcze Komisji Nadzorczej Budowy Statków. Komisja liczyła w swoim składzie wielu wybitnych artystów, profesorów Akademji Sztuk Pięknych i Politechniki Warszawskiej w osobach: J. M. Rektora Profesora Tadeusza Pruszkowskiego, prorektora Prof. Wojciecha Jastrzębskiego, Prof. Dr. Inż. Lecha Niemojewskiego i Inż. Architekta Stanisława Brukalskiego.

Przy dekoracji statku pracowało ogółem 80 artystów—(78 plastyków złożyło się na ozdobienie swemi pracami wnętrz statku), (185 dzieł graficznych).

Musimy tu podkreślić że polską jest nietylko strona artystyczna M/S Piłsudski. Jeszcze i dużo wykończeń, jak cały szereg wyrobów stalowych i żelaznych zostało wykonanych całkowicie w kraju. Następnie wiele przyrządów, jak sprężarki, pompy, radjostacje i t. p. Mimo więc zbudowania statku w stoczni włoskiej, jest cały szereg dodatków polskich, wykończenie, artystyczny wygląd.

To też, M/S „Piłsudski" jest słusznie naszą dumą i wielkim atutem propagandy, mówiącym o polskiej kulturze i dążeniu ku pięknu. Wygodny, szybki, nowoczesny — przedstawia wiele walorów dla ruchu pasażerskiego na linji Gdynia — Ameryka.

Posłuchajmy zresztą wymowy cyfr Bierzemy dane z Kurjera Morskiego, drukowanego na pokładzie M/S Piłsudski w powrotnej drodze z New Yorku do Gdyni.

„M/S Piłsudski rozpoczął swoją pracę na linji transatlantyckiej w dobie przesilenia, jakie przechodzą już już od paru lat wszystkie przedsiębiorstwa żeglugowe. Młoda stosunkowo polska linja żeglugowa, jak to przewidywały sfery fachowe, stała się poważnym konkurentem linji zagranicznych.

Najbardziej miarodajnym wskaźnikiem frekwencji pasażerskiej jest klasa III. Poniżej podajemy zestawienie ilości pasażerów klasy III na statkach, które w ciągu ubiegłego tygodnia opuściły New York udając się do Europy.

Pierwsza liczba po nazwie statku oznacza tonaż, druga ogólną ilość pasażerów III klasy, zaś trzecia ilość pasażerów, udających się do państw kontynentalnych.

Berengaria (angielski) 52.000 ton, 114, 68.

Statendam (holenderski) 28.000 ton, 32, 29.

Washington (U. S. A.) 24.000 ton, 118, 41.

Champlain (francuski) 28.000 ton, 116, 43.

Normandie (francuski) 79.000 ton, 91, 68

Aquitania (angielski) 44.000 ton, 80, 18

Deutschland (niemiecki) 20.000 ton. 216, 206.

Stuttgart (niemiecki) 16.000 ton, 43, 43.

Piłsudski (polski) 14.000 ton, 224, 224.

Łączna liczba pasażerów w klasie turystycznej na wszystkich cudzoziemskich statkach wynosiła około 900 osób.

Krótkie zestawienie cyfrowe daje z jednej strony obraz frekwencji na olbrzymach transoceanicznych, z drugiej zaś uwypukla rolę nowego polskiego statku na wielkim szlaku Atlantyckim."

Zestawienie to, tak wymowne, pozwala nam na dobre wróżby dla naszego motorowca. Jesteśmy z niego dumni i pewni jego sukcesu na wielkim szlaku, łączącym dwa kontynenty.

W ten sposób zaznaczyliśmy naszą obecność na morzu.



Kapitan M/S „Piłsudski" — Mamert Stankiewicz, p. min. Halina Matuszewska i p. Znamięcka w pierwszej podróży amerykańskiej

ANTONI hr. LEDÓCHOWSKI
prof. nautyki

Zastosowanie radjopelengów w nawigacji

II

PROMIENIE fal elektromagnetycznych rozchodzą się w przestrzeni na ogół prostolinijnie podobnie jak promienie fal świetlnych. Wogóle fale elektromagnetyczne i fale świetlne są co do swej natury zupełnie identyczne, a różnią się jedynie długością fal, względnie częstością. Fale, których ośrodkiem jest hipoteczny eter kosmiczny, a skala długości zawarta jest pomiędzy 0,39 — 0,76, działają na nasz zmysł wzrokowy w postaci światła, natomiast fale o długości liczącej się na centymetry, metry lub setki metrów nazywają się falami elektromagnetycznemi. Stacja radjowa nadawcza jest w radjotechnice temsamem co źródło światła w optyce, a stacja radjoodbiorcza odgrywa niejako rolę oka, lub aparatu fotograficznego.

Im większa jest długość fali, tem większą zdolność uginania się wykazują promienie tej fali. O ile więc promienie fal zarówno optycznych jak elektromagnetycznych rozchodzą się zasadniczo po linjach prostych, o tyle promienie świetlne ulegają minimalnemu uginaniu się niedającemu się w normalnych warunkach zauważyć, natomiast promienie fal elektromagnetycznych uginają się w znacznym stopniu, dzięki czemu kulistość ziemi nie stanowi granicy słyszalności (odbioru) stacji nadawczej, tak jak stanowi ona granicę widoczności przedmiotów na powierzchni ziemi.

O promieniach fal elektromagnetycznych można powiedzieć, że rozchodzą się one w przestrzeni od anteny nadawczej prostolinijnie, a oprócz tego—dzięki uginaniu się — wzdłuż kół wielkich na powierzchni ziemi.

Miarą pelengu jest w powyższym znaczeniu kąt, zawarty pomiędzy południkiem obserwatora, a kołem wielkiem, łączącem stację pelengowaną z obserwatorem. Definicja powyższa dotyczy w równej mierze pelengów optycznych jak i radjowych. Jeżeli np. na biegunie umieścimy źródło światła to promienie świetlne rozchodzić się będą wzdłuż linij prostych, stycznych do południków, natomiast promienie fal elektromagnetycznych, której stacja nadawcza znajdowałaby się na biegunie, rozchodziłyby się również wzdłuż południków.

W rzeczywistości promienie fal elektromagnetycznych nie trzymają się ściśle kół wielkich, a to dzięki załamywaniu się promieni przy przejściu z jednego ośrodka do drugiego, oraz z innych przyczyn natury elektromagnetycznej, wpływających na odchylanie się biegu tych promieni. Szybkość rozchodzenia się promieni jest inna nad morzem, a inna nad lądem, wskutek tego promień przechodząc przez linję brzegową ulega załamaniu. Jest to zjawisko podobne, ale niezupełnie identyczne i bardziej skomplikowane do załamywania się promieni świetlnych przy



W pierwszej podróży M/S „Piłsudski" do N. Jorku wziął udział J. E. ks. biskup morski Okoniewski

przejściu z jednego ośrodka do drugiego. Załamania te nie dadzą się ująć w ściśle określone prawidła i powodują odczytanie pelengu, różniącego się od teoretycznej jego wartości. Jest to zjawisko niepożądane i komplikujące prawidłowe wykorzystywanie radjopelengów.

Różnica pomiędzy teoretyczną wartością pelengu a wartością odczytaną nazywa się radjopoprawką. Radjopoprawkę można podzielić na dwie części, a mianowicie na odchylenia w drodze od stacji nadawczej do stacji odbiorczej, czyli na t. zw. odchylenia drogowe, oraz na odchylenia, spowodowane tuż przy samym okręcie, na skutek własności elektromagnetycznych okrętu, czyli t. zw. radjodewjację.

Odchylenia drogowe można jeszcze podzielić na takie, które zależą od terenu czyli podłoża drogi zakreślonej przez promień fali, oraz na takie, które zależą od czasu, a w szczególności od pory dnia. Praktyka wykazała, że odchylenia drogowe są za dnia mniejsze, a w nocy większe. Największe odchylenia występują w czasie mniejwięcej od godziny przed do godziny po wschodzie, lub zachodzie słońca. Odchyleń drogowych niestety przewidzieć, a temsamem uwzględnić nie można, należy przeto wedle możności pelengować w takim czasie, oraz dobierać takie warunki terenowe, przy których odchylenia drogowe są przypuszczalnie najmniejsze, a więc będziemy wybierali takie stacje na lądzie, których peleng przecina linję brzegową wedle możności prostopadle, a unikać będziemy pelengów idących wzdłuż lądu, lub przecinających cyple i t. p. Będziemy unikali brania pelengów w czasie zbliżonym do wschodu, lub zachodu słońca, pomiętając o tem, że dzienne pelengi są dokładniejsze od nocnych. Również w czasie burz i wyładowań atmosferycznych nie można polegać na radjopelengach.

Przestrzegając powyższe wskazówki, oraz opierając się na doświadczeniu nabytem przy częstem porównywaniu w różnych okolicznościach pelengów radjowych z optycznemi, możemy w praktyce uniknąć odchyleń drogowych, większych od ½ — 1 stopnia.

Inaczej przedstawia się sprawa z drugą częścią radjopoprawki, czyli z dewjacją. Dewjacja może nawet dochodzić do dziesięciu stopni i ponadto jednakże dewjację tę można dla gonjometru zainstalowanego na danym okręcie empirycznie wyznaczyć, a temsamem można ją uwzględnić, a nawet częściowo skompensować.

Dewjacja gonjometru wykazuje zupełną prawie analogję z przebiegiem i charakterem dewjacji kompasu. Tak jak dewjacja kompasu zależna jest od okrętu, od miejsca instalacji kompasu i od kursu, podobnie radjodewjacja zależna jest od okrętu, od miejsca instalacji anteny kierunkowej, oraz od kąta kursowego. Pozatem dewjacja gonjometru zależy jeszcze od długości fali.

Podstawiając do uproszczonego wzoru Archibald'a Smith'a kąty kursowe zamiast sterowanego kursu kompasowego, otrzymujemy wzór na dewjację goniometru. Rozróżniamy zatem dewjację półokrężną, ćwierćokrężną i stałą, podobnie jak przy kompasie magnetycznym i obliczamy współczynniki tym samym sposobem jak przy kompasie magnetycznym. Istnieje również możliwość przeprowadzenia częściowej kompensacji, lecz narazie jeszcze rzadko się ją stosuje w praktyce. Przeważnie zada-

walamy się przy prawidłowo i korzystnie zainstalowanym gonjometrze wyznaczeniem dewjacji dla poszczególnych kątów kursowych drogą empiryczną i sporządzeniem tabeli dewjacyjnej. Sposób postępowania jest również zupełnie analogiczny do sposobu określania dewjacji kompasu magnetycznego. Aby otrzymać dewjację należy porównać radjopelengiem rzeczywistym, w tym celu pelengowana stacja nadawcza musi być widoczna, aby ją móc równocześnie spelengować nad kołem azymutowem kompasu.

Pomijam teorję dewjacji radjogonjometru, oraz sposoby obliczenia i ewentualnej kompensacji, gdyż przekroczyłoby to ramy niniejszego artykułu, a przechodzę do wykorzystania radjopelengów do celów nautycznych.

O ile odległość pelengowanej stacji nie przekracza 40 — 50 mil morskich, wówczas wykorzystuje się radjopelengi w zupełnie jednakowy sposób jak pelengi optyczne, różnica polega tylko na tem, że z gonjometru nie odczytujemy bezpośrednio pelengu, czyli kąta zawartego pomiędzy linją północno-południową, a kierunkiem na obserwowany przedmiot, tylko kąt kursowy t. j. kąt, zawarty pomiędzy płaszczyzną symetrji okrętu, a kierunkiem na pelengowaną stację. Chcąc otrzymać właściwy peleng należy do odczytanego kąta kursowego, poprawionego o dewjację, dodać kurs rzeczywisty. W tym celu należy w momencie odczytywania kąta kursowego odczytać również dokładnie sterowany kurs. Powyższa manipulacja jest bardzo ułatwiona, jeżeli ruchomy przyrząd do pelengowania zainstalowany jest bezpośrednio nad różą kompasu repetytora żyroskopowego tak, jak to ma miejsce na bardziej nowoczesnych jednostkach. W podobnym wypadku można nawet bezpośrednio odczytać peleng, uzyskując temsamem większą dokładność.

Przy odległościach przekraczających 50 mil, wykreślanie pelengów na mapie w postaci linji prostych jest naogół niedopuszczalna, a to z tego powodu, że peleng, względnie kierunek na jakiś przedmiot odrzutowany na powierzchnię ziemi nie jest loksodromą, a więc nie przedstawia się na mapie morskiej w postaci linji prostej. Wykreślając tym sposobem pelengi optyczne, popełnia się teoretyczny błąd, który jednakże nie odgrywa praktycznie roli, gdyż przedmioty pelengowane nie są widoczne z odległości przekraczających 40 — 50 mil.

Poprzednio wspominałem już, że promienie fal elektromagnetycznych rozchodzą się po powierzchni ziemi wzdłuż kół wielkich, czyli t. zw. w żegludze ortodrom. Ortodroma przedstawia się na mapie morskiej w postacji linji krzywej, zwróconej stroną wypukłą do bieguna; pozatem ortodroma przecina każdy południk pod innym kątem, dlatego też dwa punkty na powierzchni ziemi pelengując się wzajemnie, otrzymają pelengi różniące się o wartość inną niż 180^0. Wyjątek będzie stanowić wypadek, jeżeli obydwa punkty leżą na wspólnym południku, albo na równiku, w tych bowiem wypadkach loksodroma i ortodroma zlewają się. Zasadniczo należałoby przeto wykreślać pelengi na mapie w postacji ortodrom, jest to jednak technicznie niewykonalne i dlatego w praktyce stosuje się inne metody, celem określenia pozycji.

Istnieją dwie zasadnicze metody wykorzystywania radjopelengów dla celów nautycznych (przy odległościach większych od 50 mil), a mianowicie jeden uproszczony sposób, dający wystarczająco dokładne wyniki przy odległościach nieprzekraczających około 300 mil i będący powszechnie w użyciu, drugi sposób wymagający nieco więcej rachunku, ale zupełnie ścisły.

Pierwszy uproszczony sposób możnaby nazwać metodą kąta zbieżności. Kątem zbieżności nazywa się kąt zawarty pomiędzy ortodromą i loksodromą, łączącą obserwatora z pelengowaną stacją.

Wykreślając na mapie odczytany peleng w postaci linji prostej, tak jak się to czyni z pelengami optycznymi, otrzymuje się pozycję zawsze nieco bliżej równika, chcąc zatem, aby ta prosta przechodziła przez pozycję obserwatora, należałoby ją przekręcić o pewien kąt w kierunku do bieguna. Kątem tym jest właśnie kąt zbieżności. Metoda kąta zbieżności polega więc na tem, że pelengi wykreśla się w postaci linji prostych, podobnie jak przy pelengach optycznych z tem jednak, że poprzednio uwzględnia się kąt zbieżności, przekręcając peleng dookoła obserwowanej stacji do bieguna.

Obliczanie kąta zbieżności jest bardzo łatwe i szybkie. Połowa różnicy długości pomiędzy obserwatorem a stacją pelengowaną, pomnożona przez sinus średniej szerokości równa się kątowi zbieżności. Dla morza północnego oraz kanału ang. otrzymamy kąt zbieżności z wystarczającą w praktyce dokładnością, mnożąc różnicę długości przez 0,4.

Metoda kąta zbieżności stałaby się zbyt niedokładną przy odległościach przekraczających około 300 mil, jednakże narazie nic stosuje się jeszcze pelengów na takie odległości, a jeżeli w przyszłości rozwój techniki umożliwi nam branie tak odległych pelengów, wówczas trzeba będzie stosować metodę ścisłą, czyli metodę linji pozycyjnej.

Linją pozycyjną nazywamy miejsce geometryczne wszystkich punktów na powierzchni ziemi, dla których pewna ściśle określona obserwacja daje taki, a nie inny wynik. W danym wypadku miejscem geometrycznem wszystkich punktów, z których dana stacja słyszana jest pod jednakowym pelengiem, będzie jakaś linja, przechodząca przez tą stację, oraz przez obserwatora. Linja ta jest dosyć skomplikowaną krzywą, która nazywa się krzywą Cassini'ego. Wykreślanie pelengów optycznych w postaci prostej jest niczem innem, jak wykreślaniem części krzywej Cassini'ego zastąpionej linją prostą na tej zasadzie, że każda linja krzywa może być zastąpiona prostą, o ile rozpatrywana jest odpowiednio mała jej cząsteczka. W tym wypadku kierunek tej cząsteczki w pobliżu stacji pelengowanej zgodny jest z odczytanym pelengiem. Inaczej przedstawia się sprawa na większych odległościach, tam bowiem kierunek linji pozycyjnej jest inny, aczkolwiek rozpatrując małą jej cząsteczkę zawsze będziemy mogli zastępować ją prostą.

Przy większych odległościach od pelengowanej stacji należy obliczyć linję pozycyjną, podobnie jak w zagadnieniach astronomji morskiej oblicza się linję Sumnera.

Obliczyć linję pozycyjną znaczy obliczyć te elementy, które linję pozycyjną wyznaczają. W praktyce nie jest nam potrzebna cała linja pozycyjna, a tylko drobna jej cząsteczka w pobliżu pozycji zliczonej. Cząsteczka ta jest w praktyce zawsze taka drobna, że można ją zastąpić linją prostą. Elementy wyznaczające linję prostą są dwa punkty, albo jeden punkt i kierunek. Obliczanie linji pozycyjnej polega zatem na obliczaniu współrzędnych dwóch dowolnych punktów, leżących na tej linji, albo jednego punktu i kierunku.

Istnieją najrozmaitsze sposoby obliczania współrzędnych takich punktów i najrozmaitsze mniej, lub więcej pomysłowe tablice, ułatwiające te obliczenia, które są naogół o wiele prostsze i mniej skomplikowane od obliczeń astronomicznych przy linji Sumnera. Sposób ten może być z powodzeniem stosowany nawet przy odległościach poniżej 200 mil morskich, sprawiając nawigatorowi mniej kłopotu jak wykreślanie długich pelengów z uwzględnieniem kąta zbieżności, szczególnie w tych wypadkach kiedy obserwowana stacja oraz pozycja obserwatora nie znajduje się na tej samej mapie.

J. JANIAK

Prywatna akcja pionierska w polskiej żegludze

Kwestja gospodarczego uniezależnienia Państwa Polskiego od zagranicy na poszczególnych odcinkach jego handlu zamorskiego jest jednem z naczelnych zagadnień polskiej polityki morskiej. Należy przytem podkreślić, że nieodzownym czynnikiem racjonalnego wykorzystania Gdyni, jako własnej bramy wypadowej w świat dla polskiego handlu zamorskiego jest własna flota handlowa.



M/S „Pionier I"

Analiza ruchu portowego w Gdyni, jakoteż zamorskich obrotów towarowych tego portu pozwala stwierdzić, że kapitał obcy spotyka w dziedzinie żeglugowej podatny grunt i korzystne warunki dla rentownej eksploatacji naszego handlu zamorskiego. Przekonać się o tem nietrudno przez sprawdzenie statystyk przewozów towarowych w obrotach portów polskiego obszaru celnego, w których obca flota handlowa partycypuje ponad 90% ogólnego obrotu zamorskiego. Podobnie przedstawia się sprawa z klarowaniem statków, gdzie około 50% ogólnej ilości tonażu statków, zawijających do naszych portów załatwiają również obcy maklerzy.

W dążeniu do zmiany wytworzonego stanu obserwuje się fakty gdzie wysiłki czy to indywidualne, czy też zbiorowe coraz pewniej wkraczają w orbitę interesów morskich, niewykorzystanych dotąd przez nas z rozmaitych względów: albo z braku fachowców, albo doświadczenia lub też braku tradycji handlu zamorskiego. W tych warunkach nabycie każdej nowej jednostki pływającej jest dla nas faktem niezwykle doniosłym, a zarazem nadzwyczaj radosnym, radosnym temwięcej, gdy powstaje nowe polskie przedsiębiorstwo żeglugowe o rodzimym kapitale prywatnym.

Wyraźnem dążeniem w tej dziedzinie jest fakt związania się nowego przedsiębiorstwa żeglugowego pod nazwą „Pionier". Stanowi ono wyraz zdrowej inicjatywy w międzynarodowym wyścigu pracy na morzu. Zadaniem tego przedsiębiorstwa jest utrzymanie żeglugi nieregularnej w granicach „żeglugi małej" t. j. na Bałtyku i na Morzu Północnem.

Pod koniec września przedsiębiorstwo to nabyło w Finlandji niewielkich rozmiarów statek motorowy, który jako zaczątek taboru młodego towarzystwa otrzymał nazwę „Pionier I". Jest to jednostka zbudowana ze stali w r. 1919 w fińskiej stoczni, posiadająca pojemność 540 ton brutto 264 ton netto i nośność DWT. Statek ten wyposażony jest w podwójne dno i wzmocnienia przeciwlodowe, pozwalające na uprawianie żeglugi w okresie zimy. Motory Bollindersa o łącznej sile 350 KM zapewniają „Pionierowi I" szybkość od 9—10 węzłów na godzinę. Z powyższego można wnioskować, że jest to statek nowoczesny, który jako tramp może przynieść pożądane korzyści polskiemu handlowi zamorskiemu.

W dniu 10 października r. b. odbyło się uroczyste podniesienie bandery na „Pionierze I" w porcie drzewnym w Gdańsku, przy udziale władz portowych i żeglugowych.

Statki tego typu co „Pionier I" t. j. mniejsze motorowce oraz szkunery motorowe ze względu na swe stosunkowo nieduże zanurzenie z łatwością docierają do mniejszych portów a nawet przystani rzecznych do których nie mogą zawijać statki większe. Spełniają więc w ten sposób rolę aparatu dowozowego, zwłaszcza mniejszych partyj towarów, które dotąd z Gdyni i Gdańska wywoziły jedynie statki obcych narodowości, wskutek nieposiadania podobnych jednostek morskich przez naszą marynarkę handlową.

„Pionier I" jest zatem pierwszym polskiem statkiem o małym tonażu, który zapoczątkował pozytywne rozwiązanie wymienionego wyżej problemu: rozdziału towarowego między naszemi portami, a licznemi portami o charakterze dowozowym. Stąd tak wielkie jego znaczenie dla naszej żeglugi i handlu zamorskiego.

Nawiasem można w tem miejscu dodać, że ze względu na istnienie wielkiej ilości mniejszych frachtów, które nietrudno stąd uzyskać zarówno do portów bałtyckich, jak i skandynawskich, towarzystwu „Pionier" można rokować powodzenie i rozwój na przyszłość, zwłaszcza, że w tych warunkach może ono śmiało liczyć na rentowność eksploatacji tego typu statków.

Dotychczas wykorzystano statek w następujący sposób: po dokonaniu niezbędnego remontu w Helsinkach „Pionier I" popłynął z ładunkiem 500 ton drzewa do Kopenhagi, stąd zabrał ca 550 ton złomu żelaznego z przeznaczeniem do Gdyni. Po wyładowaniu tego ładunku, „Pionier I"



M/S „Pionier I"

przyjął w Gdańsku nowy ładunek drzewa do Rygi, a stamtąd do Wyborga żyto — dalej z Wyborga do Odensee zabierze prawdopodobnie drzewo.

Kierownictwo tego przedsiębiorstwa spoczywa w rękach założyciela tej nowej placówki żeglugowej oficera marynarki handlowej W. Milanowskiego, który skupia w swych rękach nie tylko obowiązki armatora, lecz również maklera. Część załogi statku stanowi młody element wychowanków Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni z kapitanem J. Świechowskim na czele.

Akcję powyższą wypada przyjąć z dużem uznaniem, tembardziej, że zmierza ona do podjęcia racjonalnej pracy na odcinku handlu zamorskiego przy niewielkim wprawdzie — jak na początek — kapitale pieniężnym, zato dużym kapitale moralnym: inicjatywie i młodzieńczym zapale

STANISŁAW BEŁŻECKI
(University of Wisconsin)

Czy Polska może oprzeć się w wymianie towarowej na Polonji Amerykańskiej

STAŁA od szeregu lat dysproporcja obrotów towarowych pomiędzy Polską a Stanami Zjedn. Am. Półn. zmusić winna nasze sfery gospodarcze do wszechstronnej, wnikliwej i nie dorywczej analizy tego zagadnienia. Nie tylko wszakże ta dysproporcja wzajemnych obrotów towarowych winna się stać przedmiotem dyskusji na łamach pism gospodarczych ale i fakt, że Stany Zjedn., stanowiące 6—7% zaludnienia globu ziemskiego są konsumentem prawie połowy głównych produktów świata. Co należy więc nam uczynić, aby nie tylko wyrównać ujemny bilans handlowy z tym krajem, ale może nawet otrzymać nadwyżkę wywozu nad przywozem, biorąc pod uwagę konieczność dopływu do Polski kapitałów, które są nam tak potrzebne. Gruntowna analiza największego konsumenta świata, jakim są Stany Zjedn., jest ze wszech miar zagadnieniem nie tylko aktualnem ale i koniecznem, zwłaszcza teraz, gdy nasz M/S „Piłsudski" rozpoczął regularną komunikację pomiędzy Gdynią a Nowym Jorkiem, zaś M/S „Batory" rozpocznie ją w roku przyszłym. Linjowcom tym musimy dać zatrudnienie, którego składnikiem, poza ruchem pasażerskim jest przewóz towarów.

Ponieważ duży odłam społeczeństwa amerykańskiego stanowią amerykanie polskiego pochodzenia względnie polacy urodzeni w Polsce a od dłuższego czasu tam zamieszkali, zastanówmy się, jaką rolę mogliby oni odegrać i w jaki sposób zaważyć na obrotach pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi.

L i c z e b n i e element ten przedstawia się tak imponująco, że mógłby z powodzeniem odegrać rolę niejednego państwa europejskiego (Finlandja, Litwa, Estonja, Norwegja, Szwajcarja, Danja) o którego względy nie omieszkalibyśmy się ubiegać, wysyłając tam swoje misje handlowe, reprezentacje dyplomatyczną i konsularną, zawieralibyśmy cały szereg traktatów, tworzyli izby handlowe etc. A państwo to, jeśli tak można nazwać polonję amerykańską dla celów niniejszego argumentu, jest przecież jaknajprzychylniej i najżyczliwiej usposobione do Rzeczypospolitej Polskiej, będąc jednej z Nią krwi i języka. Majątek narodowy tego państwa obliczany jest na około 5 miljardów dolarów, wytrzymując porównanie z majątkiem narodowym innych pomniejszych państw.

S i ł a n a b y w c z a l u d n o ś c i, ważny czynnik w handlu międzynarodowym, jest również bardzo znaczna, w każdym razie większa niż w niejednem państwie europejskiem.

O b r ó t t o w a r o w y z tą ludnością wyniósłby rocznie 40 milj. zł obliczając skromnie na głowę import towaru z Polski na zł 10 (gdy w Polsce wyniósł on w r. 1932 około 30 zł na głowę). Oczywiście zdolność konsumcyjna tej ludności jest daleko większa, niż przyjmowana wyżej i mogłaby się stać przedmiotem ciekawych wniosków, gdyby poświęcono nieco uwagi studjum. Te ostatnie warte są zabiegów, gdy pomyślimy o 40 milj. złotych eksportu lub więcej pod warunkiem, że towar znajdzie się pod ręką konsumenta.

R o z m i e s z c z e n i e tej ludności jest takie, że umożliwia kalkulacje eksportową. Wprawdzie ludność ta jest rozrzucona na olbrzymiem terytorjum, ale nie jest ona rozrzucona i rozproszkowana, gdy natomiast handel wymaga pewnej koncentracji. Ludność polska znajduje się w dwóch wielkich skupiskach na terenie Stanów Zjedn. — jedno w pobliżu „krainy wielkich jezior" — drugie w „Nowej Anglji" w pobliżu Nowego Jorku, w okręgach wielkiego przemysłu i górnictwa. W tych skupiskach gros ludności polskiej osiadło w miastach bo około 90%, mniejszość bo 10% na „farmach". Największe skupienia miejskie znajdują się w Chicago około 500 tys., w Detroit 200 tys., Buffalo przeszło 100 tys., Nowym Jorku 100 tys., Filadelfji około 100 tys., Po kilkadziesiąt tysięcy mają (blisko sto) Pittsbourgh, Toledo, Baltimore dalej szereg miast liczy po 20 — 30 tysięcy, a są małe kilkunastotysięczne miasteczka w stanach Pensylwanji i Wisconsin prawie wyłącznie zamieszkałe przez Polaków. Noszą one nawet typowo polskie nazwy jak: Radom, Warszawa, Kraków etc. W takim mieście jak np. Hamtramic w stanie Michigan zarząd miasta znajduje się prawie całkowicie w rękach polskich. Stopień koncentracji uwidoczniony jest nietylko w postacji tych dwóch skupisk, wyżej wzmiankowanych, ale również spostrzegamy to samo zjawisko w wielkich ośrodkach miejskich. W wielkich miastach bowiem Polacy zajmują osobne dzielnice polskie z polskiemi sklepami, co przy odpowiednio organizacji ułatwiałoby znakomicie rozprowadzenie towaru.

U p o d o b a n i a m i, z w y c z a j a m i, g u s t e m i s m a k i e m ludność ta jest bardzo zbliżona do naszego rynku wewnętrznego, co wyjątkowo ułatwia uplasowanie towaru polskiego pochodzenia na tym rynku, który specjalnym sentymentem otacza towar z Polski, oczywiście jeśli ten sentyment nie jest przekreślany wysoką ceną, obliczoną wyłącznie na ten sentyment, lub niewłaściwem opakowaniem albo niedociągnięciem metod handlowych.

S i ł a f i n a n s o w a tej ludności jest bardzo znaczna pomimo nawet kryzysu o czem świadczy majątek organizacji typu społeczno-ubezpieczeniowego jak Związku Narod. Polskiego z majątkiem dwudziestu kilku miljonów dolarów, Zjednoczenie Polskie Rz. Katolickie o prawie równym majątku, Związku Polek kilka milj. dolarów, oraz dziesiątek innych towarzystw z poważnym w sumie kapitałem. Istnieje też cały szereg banków w których częściowo lub nawet całkowicie zaangażowany jest kapitał polski. Polacy znani są tu ze swojej oszczędności i poza polskiemi instytucjami finansowemi lo-

kują swoje oszczędności w obcych bankach, które baczniejszą już zwróciły na element polski, a dla pozyskania względów zatrudniają personel władający językiem polskim i sowicie im się to opłaca. Na skutek bowiem małego wyrobienia gospodarczego tej ludności, pieniądz polski służy dla rozwoju obcych tej ludności interesów. Kapitały te jednak wspólnie z kapitałem z Polski, przy wspólnej inicjatywie z tej jak i z tamtej strony, pod kierunkiem solidnych i zdolnych ludzi, mogłyby być skierowane na zorganizowanie dużych przedsiębiorstw handlowo-importowych w których pracowałby i ciągnął korzyści tamtejszy polak, gdy dzisiaj korzysta z niego obcy interes. Śmiało rzec można, że kapitał polski w Ameryce czeka na inicjatywę solidnych i zdolnych ludzi. Pamiętać jednak należy, że przykre doświadczenia organizowania w chwili powstawania niepodległego państwa polskiego wielu imprez, obliczonych na współpracę z Polską, które jednak były najczęściej nadużyciem łatwowierności, wytworzyły atmosferę braku zaufania, którą oczyścić może tylko solidna, rzeczowa, poważna i ugruntowana na autorytecie inicjatywa.

Jak widzimy z powyższego, krótka analiza rynku kilkumiljonowej polonji amerykańskiej, którą dla ułatwienia tej analizy uważaliśmy za odrębne państwo, wykazuje dla nas dużo korzystnych momentów, jakiemi są: liczebność, łatwość porozumienia — język, siła nabywcza, wielkość możliwych obrotów, smak i zwyczaje, ustosunkowanie się do towaru polskiego, koncentracja ludności i jej siła finansowa — t. j. szereg czynników, które warunkują racjonalny eksport.

R o l a n a t u r a l n e g o a g e n t a h a n d l o w e g o dla Polski tej ludności wypływa już dodatkowo z faktu, że ludność ta żyje i współżyje ze studwudziestoma miljonami innych ludzi na tym samym terenie. Dotychczas wśród naszych sfer gospodarczych fakt ten jest albo niedostrzegany, albo niedostatecznie oceniany. Uświadomiony w patrjotyźmie gospodarczym polak amerykański nietylko sam stanie się konsumentem towaru polskiego ale propagować go będzie wśród obcych, co zresztą już dzisiaj można zaobserwować. Zna on teren, język, ludzi i ma już dość wyrobione stosunki, aby stać się pośrednikiem tego towaru wśród obcoplemiennej nawet ludności. W pewnej mierze może on nawet narzucić już swój smak i gust. Nie są to bynajmniej teoretyczne rozważania, ale zaczerpnięte z obserwacji obcej ekspansji. Tą drogą szła ekspansja niemiecka, tą też drogą eksport czeski opanował rynek amerykański, jakkolwiek ludność czeska w Stanach Zjedn. jest mniejsza od polskiej liczebnie. Narazie pośrednictwo to wynika z pobudek czysto sentymentalnych, ale gdy do sentymentu przyłączy się interes, wówczas akcja tego agenta handlowego nabierze na sile. Jak każde przedsiębiorstwo, tak też i import amerykański, jest pod wpływem pewnej rutyny, pewnych zakorzenionych przyzwyczajeń i jeśli chodzi



I oficer M/S „Piłsudski" p. J. Gotszalk

o nowe źródła zakupu, nowe kontakty, to importer dosyć niechętnie zmienia i swoje przyzwyczajenia, chyba, że jest wiedziony widokiem nadzwyczajnych zysków. Polska jako eksporter na rynku amerykańskim jest stosunkowo jeszcze nieznana i w swojej ekspansji eksportowej szukać musi nowych dróg, nowych ludzi, których znajdzie wśród tamtejszej Polonji, oczywiście, jeśli ich zechce sobie przygotować. Nawet życzliwi nam amerykanie dla których zaliczyć należy p. E. de St. Phalle, dyrektora Baldwin Locomotive Works w Filadelfji oddawna zwracają nam uwagę na wielomiljonową rzeszę polaków w Stanach Zjedn. jako czynnik rozwoju stosunków handlowych polsko-amerykańskich. Ten ostatni rzuca nam hasło: „przez polaków amerykańskich, stopniowo i stale do rozszerzenia wywozu polskiego na całą ludność Stanów Zjednoczonych."

O r g a n i z a c j a g o s p o d a r c z a P o l o n j i a m e r y k a ń s k i e j jest wprawdzie bardzo słaba i to może stanowi jedynie ujemny czynnik w tej chwili. Nie jest jednak to czynnik, który w przyszłości nie mógłby ulec zmianie na lepsze. Byłoby wprawdzie pożądane, gdyby już dzisiaj istniały olbrzymie polskie domy handlowe, sprowadzające towary z zagranicy z któremi wystarczałoby wejść w kontakt i poprosić, by zwekslowały na towar polski, zamiast faworyzowania towaru państw konkurencyjnych. Istnieje jednak już obecnie szereg hurtowni polskich a w ostatnich latach powstało kilka domów handlowych jak „Ampol" i „Centropol". importujących towar z Polski, prowadząc pracę pionierską na tem polu z dobrym rezultatem, za co należy się im uznanie.

Pomyślnym jednak faktem dla eksportu polskiego jest to, że na terenie Stanów Zjedn. jest już dzisiaj dość liczny stan drobnego kupiectwa obliczany na kilkanaście tysięcy przedsiębiorstw indywidualnych. Jest to organizacja, której dzisiaj tworzyć nie potrzeba, a cenna do rozprowadzenia towaru wśród szerokich mas przedewszystkiem wśród naszego wychodźtwa. Również w ostatnich kilku latach, poza ruchem organizacyjnym w kierunku branżowym, rozpoczął się również ruch konsolidacyjny w postaci powstawania federacyj kupieckich na terenie jednego lub kilku stanów. Takich federacyj lub stowarzyszeń polskich kupców liczy się już obecnie na terenie Stanów Zjedn. około 40. Mający się odbyć ogólnokrajowy Zjazd kupiectwa polskiego w Cleveland w r. 1936 być może doprowadzi do stworzenia centralnej organizacji kupiectwa polskiego w Stanach Zjedn., której wysiłek zmierzałby do podniesienia ogólnego poziomu tegoż kupiectwa oraz do ściślejszej pracy z Macierzą. Oczywiście łatwiejsze wówczas byłoby omawianie tej współpracy z jedną centralną organizacją, niż z poszczególnymi kupcami, czy też nawet z 40 oddzielnemi federacjami. Jeśli się teraz zwróci uwagę na fakt, że kupiectwo polskie w Ameryce powstało w ostatnich kilku dziesiątkach lat, że jest ono prawie bez żadnych kupieckich tradycyj, jakkolwiek w środowisku wysoce merkantylnem, któremu na sercu nie leży bynajmniej dalszy rozwój kupiectwa polskiego, to jasnem się staje, że potrzebna tu jest siła z zewnątrz, któraby dopomogła temu kupiectwu do wydźwignięcia się i zajęcia właściwego miejsca w całokształcie organizacyjnym Polonji amerykańskiej z jednej strony, a współpracy gospodarczej z Macierzą —z drugiej strony. Kupiectwo to organizacyjnie jest jeszcze zbyt słabe, by dać sobie radę, zwłaszcza jeśli chodzi o współpracę gospodarczą z Macierzą. Jak nie można kontaktu gospodarczego pozostawić własnemu losowi, tak również praca ta nie może mieć charakteru jednostronnego. Wysiłek musi być dwustronny i polskie sfery gospodarcze

w kraju, jako mające ze sobą większą tradycję gospodarczą, winny iść z pomocną ręką na wszelkie wezwanie tam, gdzie tego zachodzi potrzeba. O ile dotychczas dokonane zostało bardzo wiele na polu zbliżenia kulturalnego, o tyle nasze sfery gospodarcze nawet we własnym interesie zbyt mało dokonały, aby przyśpieszyć proces zbliżenia gospodarczego i współpracy dla wspólnych korzyści. Nie można odpowiedzialnością obciążać bynajmniej tej drugiej strony—robi ona bowiem czasami więcej niż jest w stanie. Czas najwyższy, abyśmy i my spełnili swoją rolę, nie czekając na gotowe rezultaty.

W jakim kierunku ta pomoc może pójść?

W pierwszym rzędzie my sami musimy wiedzieć dokładnie co się po tamtej stronie dzieje. Pożądanem np. byłoby aby nasze organy gospodarcze poświęciły nieco uwagi sprawom tamtejszego kupiectwa aby we właściwym czasie pojawiły się monografje dotyczące tego przedmiotu. Należałoby kogoś posłać tam, ktoby nam to kupiectwo dokładnie opisał, zebrał nieco statystyki, co przydałoby się też dla orjentacji i poczynań tak tutejszego jak i tamtejszego kupiectwa.

Następnie ponieważ podniesienie kultury gospodarczej i uświadomienia celów i środków okazuje się koniecznem, gdy chodzi o skomplikowany mechanizm wymiany międzynarodowej, należałoby wykorzystać w tym celu tak potężny czynnik i instrument uświadomienia, jakim jest prasa polska w Stanach Zjedn., która podkreślić to należy z uznaniem, nietylko do tej współpracy jest skłonna, ale nawet z własnej inicjatywy, choć w skromnym zakresie, stara się budzić instynkt i zmysł gospodarczy naszego wychodźtwa. Trzeba jej w tem dopomóc. Dotychczas nie doceniamy tej prasy, a jednak może ona stać się pożytecznym czynnikiem informacyjnym wogóle o rynku amerykańskim, zastępuje nam wiele kosztownych raportów i referatów w wielu wypadkach. Wszak w prasie tej pracuje wiele mózgów, które do tej pracy należy odpowiednio nastawić.

Przydałoby się również utworzenie kilku stypendjów handlowych zarówno po tej jak i po tamtej stronie dla młodzieży polsko-amerykańskiej i polskiej z funduszu sfer gospodarczych ze szczególnem uwzględnieniem stosunków polsko-amerykańskich. Młodzież polsko-amerykańska w drodze konkursów mogłaby być zachęcona do opracowania tematów gospodarczych, które dla obu stron przysporzyłyby cennego materjału orjentacyjnego. Są to zresztą sugestje, które mogłyby być pogłębione i rozszerzone przez specjalne ciało powołane przez sfery gospodarcze dla wyłącznie tej sprawy. Natężenie tych prac winno jednak iść w parze z rozwojem widoków i możliwości.

O eksport trzeba walczyć, torować mu drogę i tu sfery gospodarcze winny wziąć inicjatywę w swoje własne ręce, a wtedy dopiero rynek amerykański stanie nam otworem, stale pamiętając jednak, że Polonja amerykańska jest tym pomostem przez który wiedzie droga do całego społeczeństwa amerykańskiego.

Jak powstaje stocznia polska w Gdyni

W POPRZEDNICH numerach W. P. G. omawialiśmy potrzebę posiadania własnej stoczni i jej znaczenie dla naszego życia gospodarczego.

Obecnie pragniemy podzielić się bliższemi szczegółami, dotyczącemi budowy stoczni w Gdyni, które zaczerpnęliśmy z interesującego odczytu, wygłoszonego w ostatnich dniach przez komandora inż. Ksawerego Czernickiego w lokalu Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie.

Prace przygotowawcze pod budowę stoczni są już na ukończeniu. Wiele trudów i wysiłków kosztowało przygotowanie odpowiedniego terenu, gdyż port gdyński położony jest na dawnych torfowiskach, które trzeba dopiero zasypywać piaskiem. Stąd płyną wielkie koszta robót czerpalnych, obliczonych ogółem na 4 miljony złotych.

Każdy zakład budowy okrętów składa się z dwóch zasadniczych części: z części lądowej i basenu . Powierzchnia terenu, jaki zajmie stocznia gdyńska wynosi 46 hektarów, w tem 36 ha lądu i 10 ha morza (basen). Dotychczas wybudowano całkowicie basen dla stoczni oraz 400 m. b. wybrzeża i przygotowano teren pod budynki. Ogólna długość nabrzeży stoczni wyniesie ok. 1000 metrów, a koszt wybudowania jednego metra bież. nabrzeża obliczony jest na 1.200 złotych.

Głównym ośrodkiem każdej stoczni jest t. zw. pochylnia, czyli fundament, na którym buduje się kadłub okrętu. Pochylnia posiada zwykle spadek 1:9 w stronę morza, przyczem w 1/4 długości znajduje się pod wodą. Pochylnie buduje się obecnie z żelazo-betonu, przyczem dla małych statków używane są jeszcze pochylnie drewniane. Kiedy kadłub okrętu jest już zasadniczo usztywniony, wówczas spuszcza się go z pochylni do basenu (wodowanie).

W stoczni gdyńskiej projektowane są 4 pochylnie. Będą one skierowane w kierunku zachodnim, w ten spo-

sób, aby okręty wodujące miały przed sobą dostateczną przestrzeń morza (ok. 600 metrów). Musimy się jednak liczyć z funduszami i dlatego wybudowane będą początkowo tylko dwie pochylnie. Na pierwszej z nich montować się będą statki do 2500 ton pojemności, druga, obliczona na 12000 ton, pozwoli na budowę pancerników i wielkich okrętów pasażerskich. Koszt tych dwu pochylni wyniesie odpowiednio: 500.000 i 900.000 złotych.

Obok pochylni mieścić się będą przeróżne warsztaty, służące do przygotowania poszczególnych elementów okrętów oraz specjalne dźwigi do podawania materjału. Warsztaty znajdą pomieszczenia pod jednym dachem w hali o wymiarach 100 na 60 metrów. Zmieścić tu trzeba około 32 bardzo dużych i ciężkich obrabiarek okrętowych, obok których musi być sporo miejsca na ciężkie materjały. Wysokość hali wyniesie 9 metrów, a wzdłuż niej będzie biec pomost, służący do przewożenia ciężarów. Warsztaty składać się będą z szeregu części, jak kotlarnia, kuźnia, montownia, narzędziarnia, odlewnia, warsztaty ślusarskie i dla obróbki blach, warsztaty żeglarskie, stolarnia, tartak, suszarnia, sprężarki, siłownia i elektrownia. W najbliższem sąsiedztwie warsztatów urządzona będzie wielka sala t. zw. trasarnia, gdzie wykreślane będą poszczególne części okrętu w naturalnej wielkości. Warsztaty mają początkowo przerabiać około 4,5 ton stali dziennie a wydajność ta pozwoli na wybudowanie w dwu najbliższych latach 2 jednostek morskich po 2.500 ton i 3 po 3000 ton. Plany stoczni gdyńskiej są zakrojone zresztą na szerszą skalę i w następnych latach, w miarę możności finansowych, wybudowane będą dalsze dwie pochylnie. Zwiększy się również wtedy wydajność warsztatów, które będą mogły przerabiać do 42 ton stali dziennie.

Po spuszczeniu usztywnionego kadłubu okrętu na wodę basenu, dalsze prace odbywają się w specjalnej pracowni, gdzie montowane są dalsze urządzenia. Basen stoczni gdyńskiej ma głębokość 9—10 metrów a na nabrzeżu jego staną dźwigi do 30 ton nośności. W przyszłości, o ile budowane będą większe jednostki morskie np. pancerniki, zajdzie konieczność urządzenia wielkiego dźwigu pływającego do 30 ton nośności.

Obok basenu projektowany jest suchy dok do reparacji okrętów o wymiarach 220 na 20 metrów, który można będzie w razie potrzeby napełniać wodą. Dziś używane są również doki pływające a obecne warsztaty Marynarki Wojennej w Gdyni posiadają taki dok, skromnych zresztą rozmiarów. Warsztaty te, mieszczące się w prowizorycznych budynkach i zatrudniające obecnie około 500 robotników, po zbudowaniu stoczni będą przeniesione do niej.



Licznie zebrani polacy amerykańscy owacyjnie witali M S „Piłsudski"w porcie N-Jorku

Działalność stoczni opierać się będzie całkowicie na wytwórczości polskiego przemysłu. Stąd otrzymają zamówienia polskie huty i odlewnie. Polscy inżynierowie i robotnicy znajdą pracę w stoczni i w zakładach z nią związanych. Wiele miljonów złotych, płaconych obecnie obcym stoczniom za budowę polskich okrętów, pozostanie w kraju. Własna stocznia przyczyni się więc nietylko do uniezależnienia nas od zagranicy, ale także do ożywienia życia gospodarczego państwa. Dlatego fundusze potrzebne do wykończenia stoczni muszą się bezwzględnie znaleźć. (t.p.)

Charakterystyka statków zawijających do Gdyni

w okresie 3-ch kwartałów 1935 r.

W CZASIE od 1-go stycznia do 30 września r. b. zawinęło do portu gdyńskiego ogółem 3.492 statków o ogólnej pojemności 3.367.519 nrt, w tem 3.030 statków parowych o łącznej pojemności 3.074.269 nrt. Stanowi to 91,3% ogólnej pojemności. Motorowych statków zawinęło 186 o łącznej pojemności 264.777 nrt — 7,8 % ogólnej pojemności. Pozatem statków żaglowo-motorowych zawinęło 276 o łącznej pojemności 28.473 nrt, co stanowi 0,9% ogólnej pojemności.

Poniższa tabela przedstawia szczegółowe zestawienie ruchu statków według bander z podziałem na statki parowe, motorowe i żaglowo-motorowe, które zawinęły do portu gdyńskiego w okresie 3-ch kwartałów.

Ilość i rodzaj statków, które weszły do portu w czasie od 1.1.35 do 30.IX.35

KRAJ	Przyszło statków							
	parowych		motorowych		żaglowo-motor.		Ogółem	
	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT	Ilość	NRT
Polska	414	428.567	1	8.170	4	1.959	419	438.696
W. M. Gdańsk .	21	11.868	—	—	—	—	21	11.868
Anglja	198	350.026	1	3.158	—	—	199	353.184
Austrja	—	—	—	—	1	134	1	134
Danja	342	297.352	35	9.448	119	10.242	496	317.042
Egipt	2	5.387	—	—	—	—	2	5.387
Estonja	60	29.450	—	—	6	750	66	30.200
Finlandja	107	139.399	2	421	3	1.267	112	141.087
Francja	7	20.561	—	—	—	—	7	20.561
Grecja	64	164.143	—	—	—	—	64	164.143
Holandja	53	39.988	12	1.522	9	884	74	42.394
Islandja	1	435	—	—	—	—	1	435
Japonja	1	4.266	—	—	—	—	1	4.266
Jugosławja . . .	2	4.916	—	—	—	—	2	4.916
Litwa	6	3.377	—	—	—	—	6	3.377
Łotwa	36	47.784	—	—	—	—	36	47.784
Niemcy	471	320.732	7	11.249	62	5.524	540	337.505
Norwegja	256	171.704	38	100.019	5	1.079	299	272.802
Panama	5	735	—	—	—	—	5	735
Rumunja . . .	16	38.578	—	—	—	—	16	38.578
Stany Zjedn. A. P.	67	209.957	1	3.775	—	—	68	213.732
Szwecja	819	572.940	85	114.316	67	6.634	971	693.890
Turcja	1	1.476	—	—	—	—	1	1.476
Węgry	1	2.737	—	—	—	—	1	2.737
Włochy	75	201.308	4	12.699	—	—	79	214.007
Z. S. R. R. . .	5	6.583	—	—	—	—	5	6.583
Razem . .	**3.030**	**3.074.269**	**186**	**264.777**	**276**	**28.473**	**3.492**	**3.367.519**

Ś. p. Leopold Kotnowski

W dniu 15 paźdz. niespodziewanie zakończył życie w zakładzie leczniczym św. Józefa w Warszawie ś. p. Leopold Kotnowski, prezes i założyciel Tow. Polsko-Amerykańskiego i Polsko-Amerykańskiej Izby Handlowej.

Ś. p. Leopold Kotnowski należał do wybitnych postaci w naszem życiu społecznem. Działalność jego obejmowała wszystkie dziedziny stosunków polsko-amerykańskich od chwili odrodzenia Polski.

W okresie przedwojennym L. Kotnowski mieszkał w Petersburgu, zajmując w Rosji stanowisko przedstawiciela najpoważniejszych firm przemysłowo - handlowych, organizacyj handlowych i społeczno-handlowych. Wówczas też nawiązał bliski kontakt z życiem gospodarczem zagranicy, zwłaszcza zaś Stanów Zjednoczonych A. P.

Po przewrocie rewolucyjnym w Rosji L. Kotnowski osiedlił się w Warszawie i tu poświęcił swe życie rozwojowi stosunków kulturalnych, gospodarczych i handlowych między Polską i Stanami Zjednoczonemi A.P. Od przybycia do Warszawy w r. 1918 L. Kotnowski odrazu nawiązał nici tej współpracy, dając inicjatywę wielu poczynaniom i biorąc czynny udział w akcji w różnorakich dziedzinach, zarówno w rozwoju kolejnictwa,



jak niezbędnej wówczas pomocy dla Polski. Od początku tej rozległej pracy L. Kotnowski zyskał sobie bardzo wielką popularność i uznanie.

Kierowane przez niego instytucje w krótkim czasie zajęły b. poważne miejsce w dziale współpracy polsko-amerykańskiej.

Ś. p. prezes Kotnowski, odznaczający się zadziwiającą jak na swój wiek (69 l.) energją i żywotnością, brał jeszcze udział w inauguracyjnej podróży M/S „Piłsudski" do Nowego Jorku, skąd wrócił przed tygodniem. Drobna stosunkowo operacja wrzodu na karku, wywołała komplikacje na tle cukrzycy i niedomogi serca, które przecięło pasmo jego zasłużonego życia.

Ś. p. prezes Kotnowski odznaczony był krzyżem komandorskim „Polski Odrodzonej".

W szerokich kołach zarówno kolonji zagranicznych w Warszawie, jak społeczeństwa polskiego zgon ś. p. L. Kotnowskiego odbił się bardzo żywem echem.

Ś. p. Zmarły zasilał pismo nasze licznemi artykułami i stale służył nam światłą radą i pomocą szczególnie w zakresie informacyj dotyczących stosunków Polski ze St. Zjednoczonemi.

Cześć Jego pamięci!

SZWECJA

Hodowla lisów srebrnych w Szwecji

POSTĘPUJĄCE szybko tępienie zwierząt futrzanych w puszczach Sybiru i północnej Ameryki zrodziło myśl hodowli cenniejszych pod względem futra zwierząt północy. Poczynione próby wykazały, że do takiej hodowli nadają się bardzo, m. in. białe lisy t. zw. lisy srebrzyste.

Pierwsza hodowla w Szwecji została założona w 1925 roku, kiedy to z Kanady sprowadzono kilka par lisów zarodowych. Klimat szwedzki okazał się odpowiedni, a ponieważ ceny futer lisich tego gatunku utrzymują się na znacznej wysokości i dają przedsiębiorcom hodowlanym dobry zarobek, więc od tego czasu ilość zakładów hodowlanych szybko się rozmnożyła. Istnieje w obecnej chwili 1.700 hodowli lisów północnych, przeważnie w ręku małych rolników którzy tę hodowlę uprawiają jako dodatkową gałęź swego gospodarstwa.

Wywóz skór lisich ze Szwecji rozpoczął się w roku 1930 ale już w roku 1934 z całej produkcji wynoszącej 24.000 skór, wywieziono około 85%, przedstawiających wartość 4 milj. koron. Wywóz ten szedł w przeważnej mierze do Anglji, gdzie są sprzedawane na aukcjach w Londynie.

Lisy są trzymane w wielkich klatkach pozwalających na swobodne poruszanie się zwierząt. Karmione są odpadkami mięsnemi i rybnemi. Wielkie znaczenie ma dobór zwierząt rozrodczych. Dobre okazy płacone są bardzo drogo. Futra są najlepszego gatunku w jesieni, w miesiącu październiku. Ceny utrzymują się na wysokim poziomie i mimo istnienia dziś licznych hodowli daje się zauważyć brak materjału na rynku.

Na skutek rozwoju hodowli lisów wzmogło się zapotrzebowanie drutu używanego do okratowania terenów zajętych na hodowlę. Przemysł ten przysporzył też dobrze opłacanego zajęcia licznym pracownikom w różnych gałęziach.

Szwecja broni się przed kapitałem obcym

RZĄD szwedzki odmówił zezwolenia na nabycie przez Tow. Kruppa pewnej ilości udziałów w szwedzkiem Tow. Routivare w północnej Szwecji.

Tow. Routivare Spółka Akc. posiada rozległe złoża rudy żelaznej na północy, w Laponji szwedzkiej. Złoża te, aczkolwiek bogate, nie nadają się na zużytkowanie za pomocą obecnie praktykowanych metod metalurgicznych. Tow. Kruppa wynalazło specjalny proces stapiania owej rudy i chciało dostosować go do złóż w Routivare. Rząd szwedzki jednak nie udzielił towarzystwu niemieckiemu koncesji.

Tonaż unieruchomiony w mies. wrześniu

WEDŁUG raportu Związku armatorów szwedzkich ilość statków powyżej 100 ton pojemności unieruchomionych u schyłku miesiąca września, wynosiła 40 o pojemności razem 76.228 ton brutto a nośności 111.440 ton. Wobec tego że w sierpniu cyfry te wynosiły 36 statków o 77.676 ton brutto a 108.592 ton nośności, ilość tonażu unieruchomionego nie zmieniła się w sposób znaczniejszy, a w porównaniu z wrześniem roku poprzedniego podniosła się dość znacznie. W dniu 30 września 1934 r. ilość statków unieruchomionych wynosiła 68 o pojemności 70.526 ton brutto a 98.181 ton nośności.

Okazuje się zatem, że ilość statków małych, unieruchomionych, zmniejszyła się, natomiast zwiększył się stosunek unieruchomionych statków większych. I tak w roku zeszłym był unieruchomiony tylko jeden statek powyżej 5000 ton brutto, w roku bieżącym zaś 6 statków powyżej 5000 ton.

Z grupy statków o pojemności od 100—999 ton brutto, było unieruchomionych 15 statków, z grupy od 1000—1.999 ton 14 statków, z grupy od 2.000—2.999 ton 2 statki, z grupy od 3.000—3.999 ton 2 statki zaś z grupy od 4.000—4.999 ton 1 statek.

Utworzenie Biura Importowego w Szwecji

SZWEDZKI Związek Eksportowy, będący naczelną organizacją trudniącą się popieraniem i nadzorem nad szwedzkim eksportem, postanowił utworzyć Biuro Importowe. Utworzenie nowego biura ma na celu ściślejsze zespolenie eksportu z importem, dzięki czemu koła gospodarcze spodziewają się uzyskać poważniejszy wzrost wywozu.

Zadania Biura Importowego przy Szwedzkim Związku Eksportowym

BIURO Importowe, którego utworzenie przy Szwedzkim Związku Eksportowym zostało już postanowione, będzie miało na celu badanie tych zagadnień importowych, które mogą mieć wpływ na rozwój szwedzkiego eksportu. W szczególności okazuje się ostatnio koniecznem rozwikływanie różnych tranzakcyj kompensacyjnych oraz współdziałanie i nadzór nad wykonywaniem układów clearingowych. Pierwszym etapem pracy organizacyjnej będzie sporządzenie katalogu wszystkich importerów szwedzkich, który umożliwi ściślejszą współpracę wszystkich zainteresowanych związków.

DANJA

Przedłużenie ograniczeń dewizowych w Danji

WOBEC tego, że pertraktacje rządu z poszczególnemi ugrupowaniami parlamentarnemi w sprawie przedłużenia ustawy walutowej, której ważność upływa z dniem 31 grudnia b. r. nie dały rezultatów, została druga Izba Parlamentu rozwiązana. Po nowych wyborach zamierza rząd przedłożyć niezwłocznie parlamentowi projekt nowej ustawy walutowej, która dotychczas obowiązujące postanowienia zmieniać będzie w niektórych szczegółach. W szczególności ma być zagwarantowany wpływ związków i organizacyj gospodarczych na przydział pozwoleń walutowych, jak również zmienione ma być zasada zastrzeżenia 45% importu dla nowych firm importerskich. Odstępowanie i sprzedaż pozwoleń walutowych mają zostać bezwzględnie zakazane.

Nowy układ bekonowy duńsko-angielski

WEDŁUG doniesień prasy duńskiej zostały ostatnio zakończone - trwające od pewnego czasu rokowania duńsko-angielskie o nowy kontyngent dla bekonów. Kontyngent ustalony został na 65 tysięcy cetnarów angielskich tygodniowo, przyczem na wypadek, gdyby popyt na bekony na rynku angielskim wzrastał, przewidziane jest powiększenie tego kontyngentu.

Przerwanie „strajku walutowego" w Danji

W ZWIĄZKU z rozwiązaniem parlamentu duńskiego i rozpisaniem nowych wyborów na koniec października komitet wykonawczy organizacyj rolniczych, stojący na czele akcji t. zw. „strajku walutowego", postanowił zarządzić przerwanie strajku walutowego do czasu utworzenia nowego parlamentu.

Jak wiadomo, rolnicy duńscy, pragnąc zmusić rząd do przeprowadzenia nowej dewaluacji korony duńskiej, zaniechali dostarczania do banku emisyjnego dewiz otrzymywanych z eksportu swych artykułów zagranicę oraz podjęli wszelkie środki mające na celu postawienie Duńskiego Banku Narodowego w trudnej sytuacji.

Nowe opłaty przywozowe od zbóż w Danji

MINISTERSTWO Rolnictwa ustaliło nowe stawki opłat, pobieranych przy imporcie zbóż i niektórych produktów zbożowych do Danji. Nowe opłaty obowiązują od dnia 12 b. m. Dla niektórych towarów, najbardziej interesujących Polskę, wynoszą one (w koronach duńskich od 100 kg.): dla żyta 0,90, jęczmienia 3,50, mąki żytniej pytlowej 4,70, mąki żytniej niepytlowej 2,95, grochu łuszczonego 4,80, fasoli i wyki 3,60.

Straty linji okrętowych w komunikacji ze St. Zjedn.

DYREKTOR Zjednoczonych Towarzystw Żeglugowych oświadczył przedstawicielowi pisma „Politiken", że przedsiębiorstwo to nie będzie mogło prowadzić dalej komunikacji ze St. Zjednoczonemi bez państwowej subwencji. Wszystkie północne linje amerykańskie otrzymują obecnie znaczne zapomogi państwowe. Spowodu zahamowania emigracji i spadku przewozu towarów do Stanów Zjednoczonych, duńska linja okrętowa od dłuższego czasu pracowała ze stratami, tak że z początkiem roku 1936 będzie musiała zaprzestać działalności na tym odcinku.

Międzynarodowa konferencja w sprawie rybołóstwa na Bałtyku

W DUŃSKICH kołach gospodarczych utrzymuje się przypuszczenie, że w najbliższym czasie zwołana będzie w Kopenhadze międzynarodowa konferencja w sprawie rybołówstwa na Bałtyku. W konferencji mają wziąć udział Niemcy, Polska, kraje skandynawskie i bałtyckie. Ze strony duńskiej ma być podobno poruszona na konferencji sprawa podwyższenia minimalnych wymiarów łowionych łososi.

ŁOTWA

Zamierzenia gospodarcze Łotwy

MIESIĄCE letnie w Łotwie, jak i w szeregu innych państw, były okresem pogłębionej stagnacji, bez żadnych większych wydarzeń na froncie gospodarczym. Ruch zaczął się dopiero pod jesień, gdy wieś przystąpiła do realizowania tegorocznych zbiorów, a rząd do opracowywania nowego preliminarza budżetowego i nowych wytycznych dla polityki gospodarczej.

Sezon gospodarczy, jeżeliby tak można powiedzieć otworzył min. finansów Ekis deklaracją udzieloną przedstawicielom prasy ryskiej. W deklaracji tej min. Ekis zobrazował obecną sytuację gospodarczą Łotwy, oraz przedstawił plany rządu w dziedzinie polityki gospodarczej na najbliższą przyszłość. Jak wynika z oświadczenia tego — rząd łotewski nie ma bynajmniej zamiaru hołdować doktrynom deflacyjnym, przeciwnie projektuje on ożywienie życia gospodarczego przez wprowadzenie do obiegu kapitałów zgromadzonych w Kasach Oszczędności, jak również przez wykorzystanie zasobów finansowych samorządów, oraz kapitałów prywatnych „ciułaczy".

Największy nacisk położony zostanie na dalszą rozbudowę Banku Kredytowego, który stać się ma niejako regulatorem łotewskiego życia gospodarczego. Kapitał Banku tego ma być zwiększony z 10 na 15 milj. łatów, przyczem 3 milj. uzyskane będzie z r-ku wkładów Pocztowej Kasy Oszczędności, zaś 2 milj. z wolnych zasobów samorządów wiejskich. Celem przyciągnięcia kapitałów prywatnych akcje Banku puszczone będą na prywatny rynek pieniężny. Jednocześnie projektuje się zwiększenie o 7 i pół milj. łatów kapitału zakładowego Banku Rolnego, co znowu da możność rozszerzenia akcji sanacyjnej w stosunku do zadłużonych gospodarstw rolnych.

Ciekawem posunięciem jest uchwalenie nowej ustawy, przewidującej przymusową likwidację prywatnych przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, które popadły w trudności płatnicze. Likwidację taką przeprowadzać ma „w trybie uproszczonym" Bank Kredytowy na zlecenie ministra Finansów. Wydanie tej rzadkiej skądinąd ustawy min. Ekis motywował tem, że w Łotwie istnieje dużo przedsiębiorstw, które gospodarce narodowej nietylko nie przynoszą żadnych korzyści — lecz co więcej wyrządzają jej znaczne szkody.

Niektóre takie przedsiębiorstwa starano się uszanować przez wprowadzenie przymusowej administracji — nie dało to jednak pełnych rezultatów. Istnieją też przedsiębiorstwa zadłużone powyżej uszu z których ciągną wielkie dochody poszczególne osoby i grupy osób, natomiast państwo i gospodarka narodowa ma z nich bardzo mało korzyści lub wogóle nic. Mają być również likwidowane przedsiębiorstwa, których funkcjonowanie natrafia na trudności wskutek istniejących nieporozumień wśród właścicieli i akcjonarjuszów, a także spółki akcyjne których istnienie nie ma gospodarczego uzasadnienia. Postanowienie o likwidacji danego przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego nie może być zaskarżone w drodze sądowej.

Łotewsko-francuska umowa kontyngentowa

W WYNIKU dłuższych rokowań między Łotwą i Francją zawarta została umowa kontyngentowa określająca ogólną wartość oraz listę towarów w wymianie towarowej między obu krajami na II-ie półrocze r. b. Umowa ta opiera się na porozumieniu handlowem z kwietnia r. b., wprowadza jednak nieznaczne zmiany na korzyść eksportu francuskiego do Łotwy.

Obroty handlowe między Francją i Łotwą za okres pierwszych 8 miesięcy r. b. wykazują w porównaniu z tym samym okresem roku ub. dość znaczny spadek. Wywóz francuski do Łotwy spadł z 13,29 milj. fr. na 6,38 milj., eksport łotewski zmniejszył się z 13,76 milj. na 11,66 milj. franków. W 1934 r. Łotwa wywiozła do Francji towarów na sumę 16,83 milj., natomiast przywóz z Francji osiągnął 18,03 milj. fr. Na podstawie zawartej ostatnio umowy kontyngentowej osiągnięto min. pewne ulgi na wwóz do Francji droższych gatunków ryb, jak łosoś, pstrągi i t. d.

Niemiecko-łotewskie rokowania handlowe

W RYDZE przebywa obecnie delegacja niemiecka dla rokowań handlowych z Łotwą. Szef delegacji dr. Hemmen przyjęty był przez prezesa Rady Ministrów i min. spraw zagranicznych K. Ulmanisa przyczem w czasie audjencji miały być omówione zasadnicze podstawy obopólnej wymiany towarowej, oraz możliwości co do wzajemnych koncesyj. Łotwie zależy głównie na zwiększeniu wywozu artykułów rolnych, a zwłaszcza nabiału, natomiast strona niemiecka domagać się ma ulg celnych dla swych towarów przemysłowych. Rokowania dotkną również sprawy sposobu regulowania przez Niemcy należności za otrzymywane towary z eksportu łotewskiego.

Obrót towarowy z Sowietami

HANDEL z Sowietami nietylko nie daje Łotwie oczekiwanych korzyści, lecz przeciwnie przynosi stały niedobór, który zazwyczaj z wielkiemi trudnościami łatany jest przed zamknięciem roku budżetowego.

Jeżeli weźmiemy dla przykładu okres 7-u pierwszych miesięcy za ostatnie 3 lata to obroty handlowe ze wschodnim sąsiadem kształtują się dla Łotwy jak następuje:

Rok 1933: wywóz 494 ton, 657 tys. łatów, przywóz 17.660 ton, 2.364 tys. łatów;

Rok 1934: wywóz 304 ton, 614 tys. łatów, przywóz 13.707 ton, 1.646 tys. łatów;

Rok 1935: wywóz 708 ton, 1.120 tys. łatów, przywóz 27.428 ton, 1.939 tys. łatów.

Główne artykuły wywozu łotewskiego do Sowietów stanowiły w tym roku mięso i tłuszcze (248 t. na sumę 131 tys. łatów) dalej nasiona koniczyny oraz skóry surowe i nie garbowane, natomiast w imporcie z Rosji sowieckiej pierwsze miejsce w r. b. zajęła sól (7.904 t.), następnie zaś idą: nafta, ropa naftowa, fosforyty, żelazo, benzyna, maszyny i narzędzia rolnicze, oraz surowce tytoniowe.

Handel w Łotwie za koncesjami

JAK podaje prasa łotewska min. finansów zamierza wprowadzić system koncesyjny przy otwieraniu nowych przedsiębiorstw handlowych. System koncesyjny wprowadzony już został dla przedsiębiorstw przemysłowych i zakładów rzemieślniczych. Dotychczas niewiadomo jeszcze czy obowiązek uzyskiwania koncesyj dotyczyć będzie wszystkich bez wyjątku przedsiębiorstw handlowych, czy też tylko tych, które wykupują wyższe kategorje świadectw.

Nowe banknoty w Łotwie

W TYCH dniach Bank Łotwy wypuścił na rynek nowe banknoty 50-cio łatowe z wizerunkiem twórcy przewrotu majowego, obecnego prezesa Rady Ministrów i min. spraw zagranicznych Karla Ulmanisa.

Wartość nowego banknotu odpowiadać ma cenie 14,51613 gr. złota.

Uregulowanie rynku jajczarskiego na Łotwie

WYDANE zostały ostatnio przepisy o ustawowem uregulowaniu rynku jajczarskiego na Łotwie, jako dalsze pociągnięcie w kierunku regulowania rynku na produkty rolne i hodowlane przez państwo. Centrala Wywozu Masła będzie przeprowadzać skup jaj we wszystkich częściach kraju po jednolitych cenach, ustalonych przez ministra Rolnictwa. Pozatem jednak skupem i eksportem jaj będą mogły trudnić się firmy prywatne lub spółdzielnie, którym odnośne uprawnienia zostaną przekazane przez Centralę. Zakres uprawnień firm prywatnych i swoboda ich działania będą ustalone w rozporządzeniu wykonawczem, które spodziewane jest w najbliższym czasie.

Śmierć wice-dyrektora Departam. Morskiego w Łotwie

PO KRÓTKIEJ chorobie zmarł w Rydze wice-dyrektor Departamentu Morskiego Juris Kalei, wybitny inżynier, oraz znany działacz na polu rozbudowy portów łotewskich i łotewskiej floty handlowej.

Łotwa na paryskiej wystawie wszechświatowej

ŁOTEWSKA Rada Ministrów powzięła uchwałę co do udziału Łotwy w wystawie wszechświatowej, która odbędzie się w Paryżu w 1937 r. Na koszta urządzenia pawilonu łotewskiego mają być wyasygnowane specjalne kredyty.

Ujemne saldo bilansu handlowego Łotwy

BILANS handlowy Łotwy za wrzesień r. b. jest ujemny, przyczem ujemne saldo wyniosło 2,2 milj. łatów.

FINLANDJA

Wymiana handlowa polsko-fińska

OGŁOSZONA ostatnio oficjalna statystyka handlu zagranicznego Finlandji podaje, że wartość ogólna importu fińskiego w okresie pierwszych 8-iu miesięcy b. r. wynosiła 3.351 milj. fińskich mk., wartość eksportu — 3.810,5 milj. Fmk., saldo zaś obrotów było dla Finlandji aktywne i wyniosło 459,4 milj. Fmk. W tym samym okresie czasu ogólna wartość importu z Polski do Finlandji wyniosła 76.554 tys. Fmk., wartość eksportu do Polski — 5.899 tys. Fmk., saldo zaś było dla Finlandji ujemne i wyniosło 70.656 tys. Fmk. W odpowiednim okresie r. 1934, ogólna wartość importu z Polski wynosiła 87.542 tys. Fmk., ogólna wartość eksportu do Polski 4.132 tys. Fmk., saldo zaś było również dla Finlandji ujemne i wynosiło 83.410 tys. Fmk.

Zmiana stawek celnych w Finlandji

RZĄD fiński zgłosił do parlamentu wniosek w sprawie zmiany stawek celnych na szereg artykułów importowych. Nowy projekt przewiduje mnn. zniżkę ceł na żyto, pszenicę, mąkę żytnią, kawę, cukier i t. d. Na niektóre artykuły przemysłowe stawki celne mają być natomiast podwyższone. Cło na cement podniesione zostało do 12 Mkf. za 100 kg.

Eksport drzewa z Finlandji

TRWAJĄCA od pewnego czasu słaba konjunktura na międzynarodowym rynku drzewnym odbiła się również niekorzystnie i na eksporcie materjałów leśnych z Finlandji, przyczem największy spadek zauważyć się daje w eksporcie okrąglaków, gdy natomiast wywóz papierówki wykazał nawet niewielką zwyżkę.

W sierpniu wywieziono:

W roku 1934: okrąglaków 753.900 m. kub., materjałów tartych 172.300 Stds, papierówki 9.238 t.; w roku 1935 okrąglaków 684.200 m. kub., materjałów tartych 166.800 Stds., papierówki 10.440 t.

Projekt wprowadzenia przepisów antidumpingowych w Finlandji

FIŃSKI Związek Przemysłowców, który reprezentuje interesy przemysłu produkującego na rynek wewnętrzny a nie na eksport, wystąpił ostatnio w memorjale wystosowanym do rządu z wnioskiem o wprowadzenie przepisów antidumpingowych do obowiązującego w Finlandji prawa celnego.

Wystawa przemysłowa w Helsingforsie

W PIERWSZEJ połowie października urządzona została w stolicy Finlandji wystawa przemysłowa na której reprezentowane były najważniejsze działy wytwórczości krajowej. Wystawa cieszyła się dużem powodzeniem.

Dziennikarz finlandzki o stabilizacji gospodarczej w Polsce

„HELSINGIN SANOMAT" zamieszcza korespondencję swego warszawskiego przedstawiciela, który podkreśla, iż życie gospodarcze Polski wykazuje stabilizację i stopniowe przezwyciężanie kryzysu.

Fińska flota handlowa

WEDŁUG oficjalnej statystyki stan fińskiej floty handlowej wyrażał się na 1 stycznia r. b. ogólnym tonażem w sumie 487.429 BRT z czego 385.726 BRT przypadało na 535 statków parowych, zaś 101.703 BRT na statki motorowe i żaglowce.

Protesty wekslowe

FINLANDJA należy do tych szczęśliwych krajów, gdzie protesty wekslowe należą do rzadkości. W sierpniu r. b. w całej Finlandji zaprotestowano zaledwie 198 weksli na ogólną sumę 500 tys. Mk. f. t. j. niewiele więcej ponad 60 tys. złotych. W sierpniu r. ub. protesty wekslowe sięgały jeszcze 2 milj. Mk. fińskich.

ESTONJA

Motoryzacja Estonji

W CIĄGU ostatniego roku Estonja zrobiła duży krok naprzód w kierunku motoryzacji kraju. Wpłynęła na to z jednej strony wyjątkowo pomyślna konjunktura, z drugiej zaś — co jest bodaj najważniejsze — stosowanie przez rząd liberalnej polityki celnej i podatkowej.

Dość powiedzieć, że w ciągu 8-iu miesięcy r. b. mała bo licząca niewiele więcej ponad miljon mieszkańców Estonja sprowadziła zgórą 600 samochodów, oraz przeszło 300 motocykli. Rozwojowi motoryzacji sprzyja również w dużym stopniu to, że istnieją w kraju własne materjały pędne dobywane z tak zw. łupków palnych. Posiadanie tanich materjałów pędnych wpłynęło dodatnio zwłaszcza na rozwój transportu samochodowego, co znowu pociągnęło za sobą wzrost importu samochodów ciężarowych. W roku ub. wwieziono 295, a w ciągu 8-iu miesięcy r. b. 292 samochody ciężarowe.

W Estonji obserwuje się zwyżkę cen

OD PEWNEGO czasu obserwuje się również i w Estonji, podobnie jak i w innych krajach, zwyżkę cen prawie wszystkich artykułów pierwszej potrzeby i artykułów spożywczych. W szczególności przyczyniły się do tego zjawiska wyjątkowo złe zbiory zbóż w r. b.

Ceny masła wzrosły o ok. 25—30%. Analogiczne zjawisko zanotowano w stosunku do jaj, chleba, serów i mleka. Ceny obuwia wzrosły o 10—15%. Zwyżka cen cukru na rynku światowym doprowadziła do masowych zakupów cukru przez ludność, która obawia się zwyżki cen tego artykułu również w Estonji. W związku z tem daje się już odczuwać brak cukru.

Stan estońskiej floty handlowej

ESTOŃSKA flota handlowa liczyła na 1 stycznia r. b. 93.544 BRT. W ciągu b. r. flota estońska zwiększyła się już o 12 jednostek morskich obejmujących 17.696 BRT.

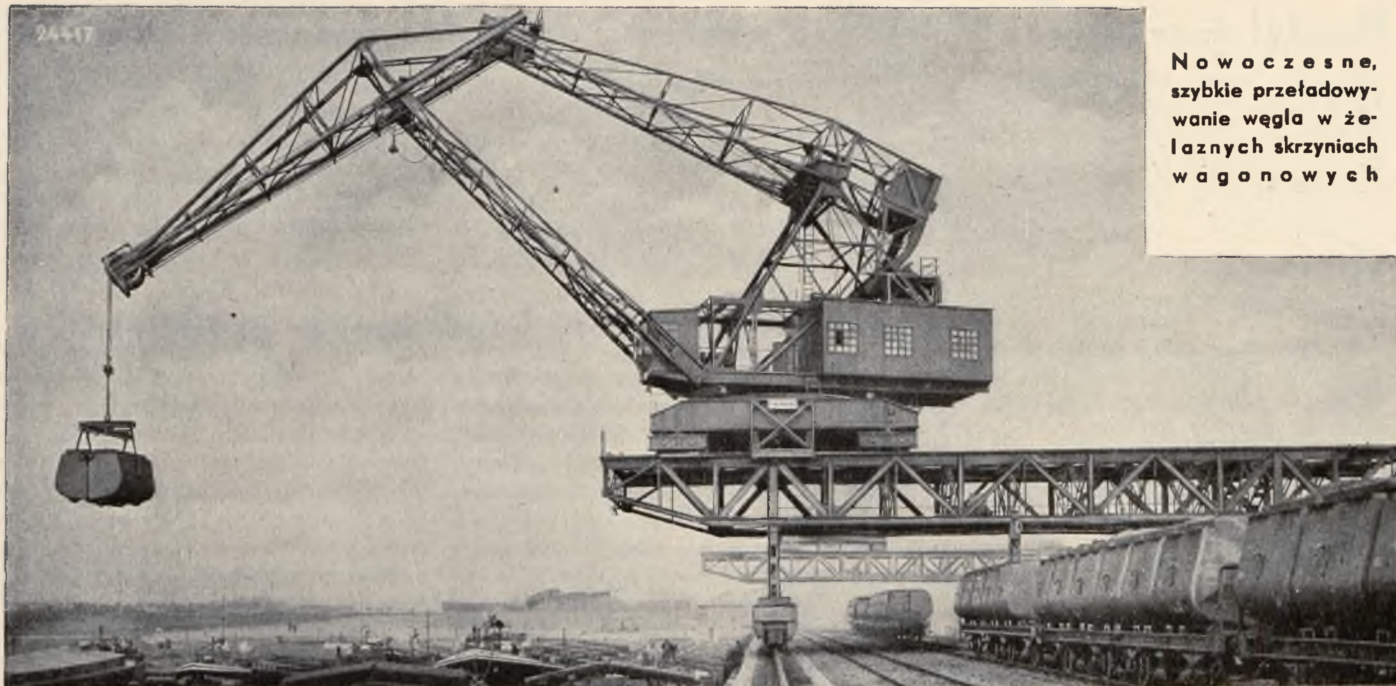
Koleje żelazne w Estonji

WARTOŚĆ estońskich kolei żelaznych oceniona została 75.440.866 Kr. E., z czego przeszło 33 milj. przypada na sieć dróg żelaznych, około 28 milj. na tabor kolejowy i około 12 milj. koron na budynki. W roku ub. koleje estońskie osiągnęły 12 i pół milj. koron dochodu, wydatki zaś wyniosły 11 milj. kor. W porównaniu z 1933 rokiem wpływy zwiększyły się o 15,8%, a wydatki o 4,7%. Spółczynnik kosztów eksploatacyjnych spadł z 97,91 na 88,54 kor. est. W r. b. na kolejach estońskich dał się zauważyć spadek przewozów towarowych przy jednoczesnem zwiększeniu ruchu pasażerskiego.

Bilans płatniczy Estonji

WEDŁUG danych estońskiego Biura Statystycznego bilans płatniczy Estozji za 1934 r. zamknięty został niedoborem w wysokości 2,1 milj. koron. Za ostatnie lata bilans płatniczy Estonji kształtował się jak następuje:

1929 — —3,5 milj., 1930 — +2,6 milj., 1931 — +4,3 milj., 1932 — +5,2 milj., 1933 — —3,6 milj. i 1934 — —2,1 milj. kor.



Nowoczesne, szybkie przeładowywanie węgla w żelaznych skrzyniach wagonowych





Przeładowywanie węgla i koksu z wbudowanymi sitami i sortownią





DEMAG

DŹWIGI I URZĄDZENIA PRZEŁADOWCZE
dla wszelkiego rodzaju towarów

Mosty przeładunkowe od 20 do 200 m rozpiętości, również z wbudowanymi bunkrami, taśmy transportowe i urządzenie rozdzielcze, krany wyładowcze z zasięgiem ramienia do 35 m.

Dźwigi obrotowe, przesuwalne na torach normalnych lub gąsienicach do 10 ton nośności.

Elektryczne, szybkobieżne podnośniki dla magazynów i warsztatów, normalne suwnice i lekkie przesuwalne dźwigi wiszące, specjalne chwytaki dla różnorodnych towarów, dla przegłębi statków, jednolinowe i motorowe, chwytaki „Polyp".

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

KONCERN MASZYNOWY Sp. Akc.

WARSZAWA, MARSZ. FOCHA 12, TEL. 610-08, 689-90. KRAKÓW, RYNEK GŁÓWNY 25, TEL. 140-15

Handel zagraniczny Polski we wrześniu dał saldo dodatnie 12,7 milj. zł.

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego, przedstawiał się we wrześniu r. b. następująco:

Przywóz 206.267 ton, wartości 63.866 tys. zł.

Wywóz 1.184.336 ton, wartości 76.607 tys. zł.

Dodatnie saldo we wrześniu r. b. wyniosło więc 12.741 tys. zł. W porównaniu z sierpniem r. b. wywóz spadł o 419 tys. zł., natomiast przywóz zmniejszył się o 8.080 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): jęczmienia o 2,4, cynku i pyłu cynkowego o 0,9, owsa o 0,8, nasion, ziarn i owoców oleistych o 0,4, szczeciny o 0,4, węgla o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): bali, desek, łat, opołów o 1,1, żyta o 1,0, nawozów o 0,8, szyn kolejowych o 0,7, tkanin wełnianych, półwełnianych — odzieżowych o 0,5.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): skór futrzanych o 1,2, miedzi, blachy miedzianej o 0,8, skór surowych o 0,7, tytoniu i wyrobów tytoniowych o 0,6, żelastwa o 0,6, ryżu o 0,5, śledzi świeżych, solonych o 0,5, nawozów o 0,5, śliwek o 0,4, wełny owczej surowej niepranej o 0,4, wełny owczej pranej o 0,4.

Stan polskiej floty handlowej w październiku

W OKRESIE pierwszych trzech kwartałów r. b. polska flota handlowa rozszerzyła się o 22 jednostki o pojemności powyżej 20 ton rej. brutto każda. Wzrost tonażu w tym okresie wyraził się liczbą 20.640 t. rej. b.

Jak informuje tyg. „Polska Gospodarcza" (zeszyt 40 z dn. 5 b. m.) na dzień 1 b. m. polska flota handlowa posiadała 101 jednostek, których tonaż rejestrowy brutto wynosił 86,3 tys., a tonaż rejestrowy netto 49,0 tys. Parowców posiadamy 56 o pojemności 64,4 tys. ton rej. brutto i 36,0 tys. ton rej. netto. Żaglowców i lichtug mamy 13 o pojemności 1,7, względnie 1,5 tys. ton rej. Motorowców i żaglowców z pomocniczemi motorkami posiadamy 32 o tonażu brutto 20,2 tys. i netto 11,5 tys.

Inwestycje w Gdyni

We wrześniu r. b. w porcie gdyńskim wykonano następujące inwestycje:

W wydziale hydrograficznym: Ukończono falochron południowy w basenie żaglowym o długości 197 m. b.

Roboty drogowe: Na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w wolnej strefie ukończono całkowicie zabrukowanie na długości magazynu nr. 6. Na ul. Rumuńskiej ułożono 100 m. b. kanalizacji deszczowej, 130 m. b. krawężnika, 1260 m² chodnika z płyt betonowych, zabrukowano 3300 m² jezdni i wykonano 64 m² przejazdów przez tory kolejowe. Na węźle drogowym strefy wolnocłowej ułożono 62,6 m² chodników z płyt betonowych. Na ul. Węglowej przy połączeniu z ul. Portową wykonano 1000 m³ robót ziemnych, ułożono 60 m. b. kanalizacji deszczowej, 300 m² bruku, oraz 200 m² przejazdów przez tory kolejowe. Na placu przy magazynie gospodarczym U. M. wykonano 167 m² bruku, oraz 176 m³ robót ziemnych. Na placu przy mag. nr. 5 (za chłodnią) wykonano 135 m³ robót ziemnych oraz ułożono 60 m² krawężnika i 500 m² bruku poligonalnego Na placu między mag. „Panterei" i American Scantic Line wykonano 476 m³ robót ziemnych i ułożono 300 m² bruku poligonalnego.

Wodociągi i kanalizacja: Przyłączono do sieci portowej instalację prowizoryczną na budowie mag. śledziowgo. Wykonano kładki drewniane pod pomostami „Pagedu" dla rewizji przewodów wodociągowych.

Budowle nadziemne: Przy budowie mag. nr. 9 w wolnej strefie wykonano całkowicie fundamenty, ustawiono deskowania dla konstrukcji żelbetowej dla 2/3 części parteru i przystąpiono do zbrojenia słupów. Przy budowie chłodni śledziowej na nabrzeżu Angielskiem zabito połowę pali pod fundamenty. Przy ul. Polskiej rozpoczęto budowę poczekalni dla kranistów Na nowym gmachu Urzędu Celnego przy ul. Rotterdamskiej wykonywane są roboty malarskie oraz kładzenie posadzek Przy budowie elewatora zbożowego P. Z. P. Z. na nabrzeżu Indyjskiem wykonano stropy nad parterem części podłogowej i ustawiono deskowanie dla konstrukcji żelbetowej I-go piętra. Prace przy budowie domu biurowego f-my „Polskarob" przy ul. Węglowej zostały ukończone. Przy budowie magazynu i biur firmy „Społem" na ul. Polskiej wykonywane były roboty tynkarskie. Przy budowie mag. firmy „Barcikowski" na ul. Celnej rozpoczęto krycie dachu. Przy budowie mag. śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego na nabrz. Angielskiem wykonano wykopy, oraz przystąpiono do budowy fundamentów. Przy budowie garażu i mieszkań dla pracowników Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek", w pobliżu drogi okrężnej na Oksywie wykonano wykopy, założono fundamenty i wyprowadzono ściany do połowy wysokości parteru

50-ty rejs statku „Polonia" na linji palestyńskiej

POLSKA linja okrętowa do Palestyny, utrzymywana przez towarzystwo Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A., jest obecnie obsługiwana przez dwa statki S/S „Polonia" i S/S „Kościuszko", które co tydzień odpływają z rumuńskiego portu w Constancy do Jaffy, Haify, Pireusu i Istambułu.

Rejs rozpoczęty w dn. 10 października jest jubileuszowym rejsem S/S „Polonji" na linji palestyńskiej, gdyż statek ten odbędzie swą podróż po raz 50-ty z rzędu.

Warto przy tej okazji przypomnieć, że w ciągu 2-letniej pracy na Lewancie S/S „Polonia" przewiózł około 45.000 pasażerów, 18.000 ton ładunku i 2.000 worków poczty. Jest to bardzo poważna pozycja w działalności polskiej marynarki handlowej, świadcząca, jak słuszną była myśl uruchomienia linji okrętowej do Palestyny pod polską banderą.

Radjotelefon na M/S „Piłsudski"

PRZED powtórnem wyjściem M/S „Piłsudski" do Ameryki Państwowe Zakłady Teletechniczne zainstalowały na statku stację radjofoniczną zawdzięczając czemu w dniu 12. b. m. w dwie i pół godziny po wyjściu naszego transatlantyku z Gdyni została przeprowadzona pierwsza rozmowa telefoniczna ze statkiem na morzu. Rozmowa prowadzona była z amatorskiej stacji krótkofalowej, zarejestrowanej w Ministerstwie Poczt i Telegrafów pod znakiem S. P. I. C. C., właścicielem której jest naczelnik oksywskiej radjo-stacji p. Emil Jurkiewicz. Rozmowa odbywała się duplexem, t. j. normalnie jak każda zwykła rozmowa telefoniczna i słychać było znacznie lepiej, aniżeli w telefonicznych rozmowach miejskich.

Dwustronny zasięg stacji wynosi 200 mil morskich i podaż odbywa się na fali 85 odbiór zaś na fali 182. Jednostronny zasięg sięga 100 mil.

W tymże dniu była przeprowadzona powtórna rozmowa telefoniczna o godz. 22 i prowadzona była na odległości 90 mil i słychać było również b. dobrze. Trzecia rozmowa odbyła się o godz. 1 w nocy na odległości około 150 mil i była znacznie utrudniona, trzeba było posługiwać się głośnikami, które niewiele pomagały, dawało się słyszeć zaledwie oddzielne słowa. Należy przypuszczać, że powodem tego były warunki atmosferyczne, bo następna rozmowa, prowadzona o godz. 8 min. 30 rano wogóle nie doszła do skutku, wówczas kiedy rozmowa prowadzona po wyjściu m/s „Piłsudski" z Kopenhagi około północy z niedzieli na poniedziałek dała pozytywne rezultaty i trwała przeszło 1/2 godziny, przyczem słychać było dokładnie każde słowo. Następna rozmowa odbyła się 14 b m.. o godz. 22, kiedy m/s „Piłsudski" znajdował się w pozycji 58 — 20 Nord i 00 — 33 Ost, gdzie panował silny południowo-zachodni wiatr, jednak słychać było dokładnie.

Rozmowy będą kontynuowane do ostatniej chwili, jak starczy zasięgu stacji.

Od chwili wyjścia z Gdyni m/s „Piłsudski" płynie z przeciętną szybkością 18,2 mil około 33 klm.), na statku wszystko w porządku, pasażerowie czują się doskonale i nastrój panuje miły i wesoły.

Konieczność budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi

POSUWAJĄC się od Helu wzdłuż naszego brzegu od strony pełnego morza, nie spotykamy aż do granicy niemieckiej ani jednego portu, czy też schroniska dla flotylli rybackich kutrów motorowych. Baza operacyjna naszego rybołówstwa, znajdująca się w portach rybackich, położonych w Zatoce (Gdynia, Hel, Jastarnia, Puck), stwarza dogodne warunki połowów jedynie dla terenów Zatoki oraz bliskich brzegu. Tymczasem wzrastająca ilość kutrów rybackich nie może już znaleźć rentownego zatrudnienia w Zatoce, bo teren ten jest coraz uboższy w ryby. Zachodzi więc potrzeba wykorzystania nowych terenów na pełnym Bałtyku, a przedewszystkiem wzdłuż naszego brzegu. Tam znajdują się najwcześniejsze szproty, największe flądry i wysokocenne łososie.

Brak portu rybackiego w pobliżu tych miejsc powoduje niewykorzystanie istniejących możliwości połowów. Znaczna odległość bazy operacyjnej pociąga za sobą duże koszta eksploatacji kutrów, przyczyniając się tem samem do podrożenia ryb morskich. Równie ważną jest sprawa bezpieczeństwa floty rybackiej uzależnionego od portu rybackiego, do którego możnaby się szybko schronić podczas burzy. Dotychczas nasze kutry zaskoczone burzą podczas połowów od strony pełnego morza w okolicach Karwi, czy Wielkiej Wsi, zmuszone są często szukać schronienia w portach niemieckich. Ostatnie lata dały nam przykłady szeregu awarji kutrów, a nawet statków w tamtych stronach.

Pomijając sprawy rybackie, port rybacki w Wielkiej Wsi przyczyniłby się do aktywizacji tej części naszego wybrzeża, stwarzając warunki dla uprzemysłowienia tych okolic z chwilą powstania handlu i przemysłu rybnego.

Dowodem wagi projektowanego portu rybackiego w Wielkiej Wsi jest żywe zainteresowanie się prasy niemieckiej tą budową. Prasa ta wspomina, że Niemcy w czasach przedwojennych zamierzały przystąpić do budowy portu w tych stronach.

Należy podkreślić, że wybór miejsca pod budowę portu rybackiego był poprzedzony ścisłemi badaniami naszych fachowców, przeprowadzonemi na polecenie Morskiego Instytutu Rybackiego. W badaniach tych podkreślono, że najlepszem miejscem do tego celu jest wybrzeże w pobliżu Wielkiej Wsi.

Rybacy zamieszkali nad pełnym Bałtykiem i niemogący uprawiać aktywnych połowów wobec braku portu, przyjęli z wielką radością wiadomość o rozpisaniu przetargu i otwarciu ofert na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi.

* * *

Poniżej podajemy szczegóły projektu budowy portu w Wielkiej Wsi. Port znajdować się będzie od strony pełnego morza w miejscu gdzie tor linji kolejowej dochodzi od stacji Wielka Wieś i biegnie równolegle do brzegu. Port rybacki nie będzie kopany w lądzie, gdyż wszystkie mola stawiane będą w morzu. Port będzie miał wygląd jak gdyby ćwiartki koła, przyczem jedno proste ramię stanowić będzie wybrzeże, drugi promień tworzyć będzie molo wschodnie, a od zachodu port będzie zamykać molo łukowe długości 758 metrów.

Port będzie stykać się z brzegiem na długości około 500 m., molo wschodnie zaś liczyć będzie 320 m. Powierzchnia portu obliczona jest na 14 ha. Łuk mola zachodniego będzie nieco wychodził poza prostopadłą do brzegu i mola wschodniego, tworząc dogodny wjazd do portu od strony południowo-wschodniej. Szerokość wjazdu wyniesie około 60 m.

Równolegle do brzegu wewnątrz portu znajdować się będą 4 mola, stykające się z brzegiem, z czego 3 mola o długości każde 100 m. i szerokości po 5 m., przeznaczone są dla postoju kutrów, podczas gdy czwarte molo, najbliższe wschodniego, posiadać będzie 12 m. szerokości i będzie przeznaczone do obsługiwania pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej. Długość mola pasażerskiego wyniesie 120 m. Pozatem wewnątrz portu znajdować się będzie t. zw. molo wewnętrzne o długości 160 m., którego zadaniem będzie ochrona właściwego portu.

Głębokość portu wyniesie od 3 do 5 metrów. Wzdłuż portu będzie biegła na brzegu bocznica kolejowa o długości ok. 600 m. Budynek administracji portu został już zbudowany przed kilku laty i znajduje się na brzegu w miejscu, gdzie molo zachodnie zamykać będzie port.

Rozwój polskiej flotylli rybackiej

STAN naszej flotylli rybackiej ulega stałej poprawie. Od szeregu lat daje się zaobserwować zarówno wzrost liczby kutrów motorowych rybackich, jak i mocy zainstalowanych silników. Na dzień 1-go stycznia 1934 r. na polskiem wybrzeżu morskiem było 125 kutrów motorowych rybackich, mocy 2.137 HP, zaś w dniu 1 stycznia 1935 r. ilość kutrów wniosła 150 o mocy 3.149 HP. Zatem w r. 1934 przybyło 25 nowych kutrów, z czego 7 zbudowano w stoczni „Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Również w roku bież. powiększyła się znacznie ilość kutrów rybackich. Rybacy nasi zakupują statki przeważnie w Danji oraz w Niemczech. W większości są to kutry używane, sprzedawane po cenach—bardzo niskich z powodu kryzysu panującego w rybołóstwie zagranicznym. Zarówno statki kupowane zagranicą, jak i budowane przez stocznię rybacką, posiadają większe rozmiary i są odpowiednie do dalszych połowów na Bałtyku.

W pierwszej połowie października b. r. flotylla rybacka powiększyła się znowu o dalsze 3 kutry.

Z Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

NA odbytem w dniu 7. X. Plenarnem Zebraniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zostało przez dyrektora Izby Mgr. Kawczyńskiego złożone wyczerpujące sprawozdanie z działalności Izby za okres od 28. III do 1. X. rb.

Zebranie odbyło się pod znakiem prac nad uchwaleniem preliminarza budżetowego na r. 1936 i przy tej okazji Prezes Izby senator Tor wygłosił obszerny i wyczerpujący program prac Izby na najbliższą przyszłość, a w wyniku obszernej dyskusji Zebranie uchwaliło rezolucje, które przesłano Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu z prośbą o rozpatrzenie i powzięcie decyzji, względnie interwencję w odpowiednich resortach ministerjalnych w następujących sprawach:

1) Sytuacja gospodarcza Pomorza:

Z uwagi na eksponowane pod względem gospodarczym położenie okręgu Izby i jego znaczenie, jako dostępu Polski do morza, zachodzi pilna potrzeba otoczenia specjalną troską naszego okręgu izbowego, któraby przyśpieszyła tempo rozwoju gospodarczego i zwiększyła udział elementu polskiego w życiu gospodarczem.

2) Dalsza rozbudowa portu:

Powodując się troską o dalszy rozwój portu gdyńskiego, który przy dzisiejszym stanie rozbudowy i wyposażenia, dla braku odpowiednio przygotowanych terenów i potrzebnej ilości magazynów, nie może zwiększyć swego przeładunku w szeregu artykułów, prosi Izba Pana Ministra o zapewnienie portowi dalszych możliwości jego rozbudowy.

Izba stwierdza, że ze szkodą dla naszego życia gospodarczego odsunięto zostało na dłuższy okres czasu przygotowanie terenów wzdłuż projektowanego kanału przemysłowego, wskutek czego nie może być zwiększony eksport niektórych artykułów masowych przez Gdynię i opóźniony zostaje rozwój przemysłu portowego.

3) Rozszerzenie kompetencji władz administracji ogólnej w Gdyni.

Wobec silnego wzrostu zainteresowania Gdynią ze strony kapitałów prywatnych tak polskich, jak i zagranicznych i żywiołowego napływu do niej elementów twórczych z całego kraju, uważa Izba za wysoce szkodliwe trudności, na jakie inicjatywa ta napotyka, naskutek niedostosowania szeregu przepisów prawnych do warunków rozwojowych miasta portowego, jak również z powodu braku na miejscu kompetentnych władz.

Dlatego zwraca się Izba do Pana Ministra z prośbą o interwencję we właściwych resortach ministerjalnych, by nadane zostały gdyńskiej władzy administracji ogólnej kompetencje, niezbędne do skutecznego i samodzielnego regulowania spraw, związanych z rozbudową i gospodarczym rozwojem Gdyni, oraz najbliższego okręgu, stanowiącego sferę jej zainteresowań.

Ponadto podkreśla Izba konieczność zainstalowania w Gdyni wszystkich instytucyj, niezbędnych dla administrowania spraw natury gospodarczej, socjalnej i innej, których duży zakres koncentruje się w Gdyni z uwagi na jej wybitną pozycję gospodarczą i to tak dalece, że uzależnianie w tym

względzie Gdyni od urzędów, znajdujących się w odległych miastach, jest w obecnych warunkach wysoce szkodliwe dla jej rozwoju.

4) Zabudowa Gdyni:

Izba poczuwa się do obowiązku zwrócenia uwagi czynników miarodajnych na wysoce nieodpowiedni i szkodliwy dla rozwoju Gdyni sposób jej zabudowy. Stwierdzając, że przyczyną tego stanu rzeczy jest w pierwszym rzędzie nierozstrzygnięcie przez Ministerstwo Komunikacji sprawy poziomu torów kolejowych, przecinających Gdynię w całej jej długości, jakoteż nieustalenie miejsca przyszłego dworca kolejowego, które to sprawy wstrzymują pracę nad planem regulacyjnym i spowodowały całkowite zatrzymanie zabudowy centrum miasta, a następnie niedostateczne wyposażenie organów wykonywujących nadzór nad budownictwem gdyńskiem, uprasza Pana Ministra o spowodowanie właściwych resortów do usunięcia tych braków.

5) Stosunki gospodarcze z Gdańskiem:

Ponieważ trudności, wywoływane zarządzeniami Senatu W. M. Gdańska, powziętemi niezgodnie z treścią obowiązujących umów polsko-gdańskich, oddziaływują wysoce niekorzystnie na życie gospodarcze okręgu Izby, narażając je na ciężkie straty, prosi Izba Pana Ministra o wywarcie swego wpływu, aby interesy gospodarcze okręgu Izby były należycie uwzględniane przy zawieraniu umów z Gdańskiem.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za czas od 16.IX do 15.X 1935 r. Polskiej Agencji Morskiej

OD CZASU ostatniego sprawozdania dała się odczuć na tutejszym rynku frachtowym dość znaczna zwyżka stawek frachtowych, bo dochodząca do 6d a nawet 9d na tonie dla transportów w granicach Morza Bałtyckiego i Północnego. Zwyżka ta tłomaczy się zwiększonem zapotrzebowaniem tonażu, głównie w związku z transportami włoskiemi do Afryki Wschodniej.

Anglja.

Eksport z Gdyni i Gdańska do portów angielskich utrzymywał się na dotychczasowym poziomie przy tendencji zwyżkowej, wywołanej brakiem tonażu. Poza statkami linjowemi wyekspedjowano cały szereg statków trampowych, przedewszystkiem skandynawskich i niemieckich. Stawki frachtowe wynosiły do Londynu około 29/— za std. D. B. B. na warunkach Baltwood net, sh 47/6 za obrzynane drzewo twarde i ca. 52/6 za nieobrzynane drzewo twarde. Oba ostatnie notowania rozumieją się na warunkach Baltwood gross. Za zboże ciężkie, luzem płacono sh 8/— za 1000 kg. W relacji Gdynia—Gdańsk—Hull stawki kształtowały się następująco:

sh 34/— za std. D. B. B.
sh 50/— za std. obrzynan. drzewa twardego
sh 55/— za std. nieobrzyn. drzewa tward.
sh 9/— za zboże ciężkie, luzem za 1000 kg.

Belgja.

Na eksport do Belgji składały się głównie ładunki zboża, luzem, które w swej większości były rzekomo kierowane przez Szwajcarję do Włoch. Za zboże ciężkie, luzem płacono sh 3/9 w złocie za 1000 kg, zaś za owies sh 4/3 w złocie. Pozatem szły drobne ilości dębiny nieobrzynanej, za którą płacono sh 6/6 w zlocie za cbm.

Holandja.

Wywóz do portów holenderskich był stosunkowo nieznaczny, tak że statki linjowe wystarczyły całkowicie.

Danja.

Eksport polskiego zboża do Danji utrzymywał się na niskim poziomie, wobec dość znacznych zakupów w Niemczech. W związku z tem większość statków żaglowo-motorowych znalazła zatrudnienie z portów niemieckich, przedewszystkiem z Królewca. Stawki frachtowe, placone w Gdańsku, wynosiły około Rmk. 5 za 1000 kg ciężkiego zboża, luzem do dobrego portu duńskiego, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, przy dotkliwie dającym się odczuć braku tonażu. Pozatem należy wspomnieć o eksporcie przez Gdynię—Gdańsk makuchów pochodzenia rumuńskiego w niewielkich partjach, zabieranych przez statki motorowo-żaglowe. Stawka frachtowa wynosi Rmk. 5,50 za 1000 kg. Wśród tutejszych eksporterów zboża obiegają pogłoski o mającem nastąpić w niedalekiej przyszłości zniesieniu cła importowego na zboże pochodzenia polskiego, co prawdopodobnie wpłynie na zwiększenie obrotów.



KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

● GOŚCIE GDYNI.

Bawiący w Polsce generalny dyrektor Centralnego Komitetu Przemysłu Belgijskiego p. Gustave L. Gerard przybył do Gdyni i w towarzystwie konsula belgijskiego p. Giacomini złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, poczem wymienieni zwiedzali port, oraz urządzenia przeładunkowe.

Prezydent policji stanu Alberta w Kanadzie p. Hugh Scott bawił w Gdyni, zwiedzając port oraz urządzenia przeładunkowe.

● POSIEDZENIE RADY PORTU W GDYNI.

Dnia 1 października w Urzędzie Morskim w Gdyni odbyło się posiedzenie Rady Portu. Omówiono sprawy inwestycyj, opłat magazynowych na zmienionych zasadach oraz usprawnienie ruchu kolejowego w związku z rozwojem turystyki, wreszcie zagadnienie eksploatacji. Po zebraniu nastąpiło wyświetlenie filmu, przeznaczonego dla propagandy portu gdyńskiego zagranicą.

● Z MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Pod przewodnictwem prof. Siedleckiego odbyło się posiedzenie zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego. Na zebraniu omówiono szereg spraw, związanych z rozwojem przemysłu i handlu rybackiego w porcie gdyńskim.

W posiedzeniu wziął również udział dyrektor departamentu w M. P. i H. p. Możdżeński, który dokonał następnie inspekcji portu i magazynów portowych.

● RUCH W PORTACH POLSKICH.

W artykule p. t. „Ruch statków na Bałtyku" tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 42 z dn. 19 b. m.) analizuje ruch statków w portach bałtyckich w zestawieniu z ruchem światowym, a także rolę poszczególnych narodowych grup portów.

Jeśli chodzi o porty polskiego obszaru celnego, to ruch statków w tych portach jest mniejszy (biorąc pod uwagę tonaż netto statków na wejściu), niż w portach Danji i Szwecji. Ruch w portach Danji jest 2,2 razy większy niż w portach polskich, a ruch w portach Szwecji jest 2,5 razy większy. Natomiast ruch w portach Finlandji stanowi tylko 73% ruchu statków w portach polskich, ruch w portach Estonji — 19%, Łotwy — 20%, Litwy — 9%. Sama Gdynia ustępuje tylko Kopenhadze, gdzie ruch portowy jest o 18% większy, natomiast w innych portach bałtyckich ruch statków jest mniejszy niż w Gdyni, np. w Göteborgu o 10%, w Malmoe o 18%, w Sztokholmie o 33%, w Helsingforsie o 65%, w Tallinie o 77% i t. d. Jeśli chodzi o porty niemieckie, to port w Królewcu wykazuje ruch statków, wynoszący 75% ruchu w Gdyni, a port w Szczecinie — 64%.

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM WE WRZEŚNIU.

W ciągu września do portu gdyńskiego weszło 420 statków o pojemności 420.262 trn., zaś wyszło 407 jednostek o pojemności 409.604 trn.

Bandera polska zajęła drugie miejsce (101 statków o pojemności 115.472 trn.). Średni tonaż statku, zawijającego do portu w Gdyni, wynosił 1000,6 trn. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wynosiła 39, a średni postój statku — 54,9 godzin.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM.

We wrześniu ruch pasażerski w porcie gdyńskim wynosił 3.170 osób (przyjechało 1.254, wyjechało 1916).

Cyfry te świadczą o wzmożeniu ruchu pasażerskiego, do czego przyczyniło się niewątpliwie wprowadzenie regularnej komunikacji na linji Gdynia—Ameryka za pośrednictwem motorowca M/S „Piłsudski".

● OBRÓT PORTU GDYŃSKIEGO WE WRZEŚNIU.

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego wyniósł we wrześniu 647.769,5 t. (659.747,1 t. w analogicznym miesiącu r. ub.), z czego na eksport zamorski przypada 575.213,7, na import z za morza 64.632,9 i na obrót przybrzeżny 7.922,9.

Należy podkreślić, że cyfry obrotu gdyńskiego we wrześniu są wyższe od wszystkich miesięcy b. r. z wyjątkiem sierpnia i marca b. r., kiedy zanotowano rekordowe ilości przeładunku. W ciągu pierwszych trzech kwartałów bieżącego roku ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego wyniósł 5.619 tys. t., wobec 5.296 tys. t. w roku 1934 i 4.403 tys. t. w roku 1933. Z cyfr tych widać, że obrót towarowy portu gdyńskiego w roku bieżącym jest wyższy, niż w roku ubiegłym oraz w 1933.

● PRACA STATKÓW POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOW. OKRĘTOWEGO.

Statki Polsko Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbryt) we wrześniu przewiozły ogółem 8.313 ton towarów i 44 konie. Z ogólnej sumy na import przypada 1.973 t., zaś na eksport 6.340 t. oraz 44 konie.

● OBRÓT „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

Obrót „Żeglugi Polskiej" wynosił we wrześniu 44.309 t., z czego na eksport przypada 26.538 t., na import zaś 17.771 t.

● PASAŻERSKI RUCH PRZYBRZEŻNY.

Żegluga Polska, w przybrzeżnem ruchu pasażerskim od początku r. b. do września przewiozła statkami 160.866 osób, z czego przypada na trasę Gdynia—Hel 116.706, Gdynia—Jastarnia 40.356 i Gdynia—Orłowo 3.804. Największy ruch był w miesiącu lipcu i wyniósł na tych trzech trasach 59.878 pasażerów.

● NOWY HOLOWNIK.

Żegluga Polska zamówiła w Stoczni Gdańskiej duży holownik, który będzie posiadał 33 m. długości, 8,20 m. szerokości, motor 750 K. M., szybkość 11 węzłów i będzie zaopatrzony w przeciwlodowe wzmocnienia oraz najnowsze urządzenia przeciwpożarowe i ratownicze. Termin wykonania został wyznaczony na koniec marca 1936 r.

● URZĄDZENIE DLA PRZEŁADUNKU ZWIERZĄT W PORCIE GDYŃSKIM.

W pobliżu magazynu nr. 5 wybudowano specjalną rampę długości 50 metrów, przeznaczoną do przeładunku koni i innych zwierząt żywych, jakie będą przechodziły przez port gdyński.

● KANAŁ KAMIENNY.

Omawiając w obszernym i źródłowym artykule stan i potrzeby gospodarki wodnej oraz program ich rozbudowy, tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 42 z dn. 19 b. m.) wymienia m. in. spośród szeregu projektowanych kanałów — Kanał Kamienny. Kanał ten, połączyłby kamieniołomy wołyńskie w Klesowie z Prypecią pod Pińskiem, a dalej przez kanał Królewski — z Wisłą. Przewóz koleją tony granitu do centrum kraju na odległości 500 klm. kosztuje zł. 6,20 t. j. 1,24 gr. za tono-klm., a więc znacznie poniżej własnych kosztów. Wobec coraz intensywniejszego zapotrzebowania granitu wołyńskiego, jako podstawy dla budowy dróg kołowych — kwestja budowy kanału Kamiennego dla tanich masowych przewozów, zamiast deficytowego przewozu koleją — nabiera aktualności.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Ceny wszystkich gatunków śledzi mają tendencje zwyżkową. Zapotrzebowanie na śledzie szkockie z polskich połowów jest tak duże, że nie można wykonać wszystkich zamówień. Świadczy to dodatnio o idei rozwoju własnego rybołóstwa śledziowego pod polską banderą.

Ze śledzi importowanych najsilniej zwyżkują szkockie matjasy, przechowywane w chłodni, oraz śledzie norweskie. Duży brak śledzi islandzkich, które osiągnęły na rynku polskim nienotowaną jeszcze cenę zł. 130 za beczkę, powoduje większe zapotrzebowanie śledzi norweskich, zbliżonych wielkością do typów islandzkich. Zapasy śledzi w Norwegji są niewielkie, co przyczynia się do obecnej zwyżki cen. Znaczniejsza zwyżka cen śledzi norweskich solonych może spowodować, że gatunek ten zniknie z polskiego rynku, gdzie został wprowadzony dzięki niskim cenom.

Jeśli chodzi o nowy sezon jarmucki, to wedle ostatnich wiadomości połowy znacznie się poprawiły. Jednakże poławia się nadal drobne śledzie. Ceny mają tendencję zwyżkową, bowiem sprzedano już naprzód znaczne ilości towarów, a do tej pory jeszcze niewiadomo, jak udadzą się połowy. Jest to też przyczyną zwyżkowania starych śledzi jarmuckich z ubiegłego sezonu. Pierwsze transporty nowych śledzi jarmuckich nadejdą do Gdyni z końcem października i początkiem listopada.

● PRZYWÓZ ŚWIEŻYCH ŚLEDZI Z ANGLJI.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego zaczęły przywozić z Anglji transporty świeżych śledzi. Pierwszy statek s/s „Lublin" dostarczył 339 skrzyń. Na kilogram przypada 9—10 szt. śledzi Za 100 kg. netto z cłem loco wagon Gdynia cena wynosi ok. 54 zł.

● ZAKOŃCZENIE IMPORTU ŚWIEŻYCH ŚLEDZI Z NIEMIEC.

Do Gdyni nadszedł bodajże już ostatni transport świeżych śledzi w lodzie z Niemiec w ilości 400 skrzyń. Wszystko zabrały wędzarnie po cenie 42 zł za 100 kg loco Gdynia.

● ROZPOCZĘCIE SEZONU POŁOWU ŚLEDZI YARMUCKICH.

Rozpoczęły ostatnio sezon połowów śledzi yarmuckich zapowiada się słabo. Wobec zakupienia w bież. sezonie przez Sowiety 50 tys. beczek tych śledzi, należy spodziewać się mocnych cen. Importerzy polscy zakupili pierwsze partje po cenach wyższych niż zeszłoroczne. Tendencja na śledzie szkockie pozostała bez zmian.

● WĘDZARNIE W POWIECIE MORSKIM.

Na terenie powiatu morskiego czynnych jest 16 wędzarni, zatrudniających 114 pracowników.

Produkcja tych wędzarń wynosi około 800 ton ryb, z czego przeszło 3/4 przetwarza największa wędzarnia w Jastarni.

● PRACE PRZY BUDOWIE CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

Prace przy budowie chłodni śledziowej w Gdyni postępują w szybkiem tempie naprzód. Na ogólną ilość 220 specjalnych żelazobetonowych pali, na których stanie chłodnia, założono już 117.

● POŁOWY RYB MORSKICH WE WRZEŚNIU.

Połowy ryb morskich we wrześniu wyniosły 1.120,1 tys. kg., z czego na połowy bałtyckie przypada 260,3 tys. kg. a na dalekomorskie 859,8 tys. kg.

Złowiono (w kg.) 913,3 tys. śledzi, 100,8 tys. storni, 49,0 tys. węgorzy, 13,4 tys. zimnicy, 11,8 tys. wątłuszy, 10,4 tys. skarpi oraz mniejsze ilości innych gatunków.

Na poszczególne miejscowości wybrzeża przypada (w tys. kg.) na Hel 105,7, Gdynię 59,7, Jastarnię-Wielką Wieś 54,6, Puck i wioski zatoki 24,6 oraz Chłapowo-Karwię 15,7.

W porównaniu z sierpniem ogólna ilość połowów znacznie wzrosła ze względu na dalekomorskie połowy śledzi.

Od początku b. r. połowy ryb wyniosły (w tys. kg.) na Bałtyku 8.729,0, zaś dalekomorskie 1.741,3, ogółem 10.470,3.

● WYNIKI KAMPANJI POLSKIEJ FLOTY ŚLEDZIOWEJ NA MORZU PÓŁNOCNEM.

Lugry śledziowe „Mewy" po wyjeździe z Gdyni rozpoczęły połowy na morzu Północnem w czerwcu. Wyniki 3-miesięcznej pracy wniosły ogółem w czerwcu 1.459 kantjes, w lipcu 3.048 kantjes, w sierpniu 4.308 kantjes. Czas trwania rejsu jednego statku wynosił około 2 tygodni. Niektóre statki zrobiły najwyżej 2 lub 3 rejsy w miesiącu. Waga śledzi netto jednej kantjes wynosi około 100 kg., waga brutto 160 kg.

● OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI WE WRZEŚNIU.

Ogólne obroty portu rybackiego w Gdyni wyniosły 2.190 ton ryb i przetworów rybnych. Z ilości tej przypada na import 1.244 t, na przywóz z polskich połowów na morzu Północnem 354 t, na własne połowy przybrzeżne 60 t i na import towarów przez port handlowy 535 t.

Z portu rybackiego wysłano koleją 157 wagonów z rybami, z czego 32 wagony do Gdańska.

● PIERWSZY STATEK ZE ŚLEDZIAMI ŚWIEŻEMI W LODZIE Z ANGLJI W GDYNI.

W sobotę dn. 5 października przybył do portu rybackiego statek-chłodnia, wioząc 1.077 skrzyń angielskich śledzi świeżych w lodzie, oraz 400 skrzyń zamrożonych śledzi norweskich. Śledzie świeże w lodzie nadeszły w bardzo dobrym stanie. Cena sprzedażna od 25 zł. do 30 zł. franco wagon Gdynia za 50 kg. netto śledzi świeżych. Podróż statku z Anglji trwała 90 godzin.

● DOWÓZ DO GDYNI ŚLEDZI Z NASZYCH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM.

Wobec dużego oddalenia Gdyni od miejsc połowów śledzi na morzu Północnem — jednym z ważnych zagadnień jest transport beczek ze śledziami do Gdyni oraz przewóz materjałów potrzebnych (sól, puste beczki, żywność i t.p.) z Gdyni do bazy operacyjnej w Holandji. Do tego celu nie mogą być użyte lugry, uprawiające połowy śledzi. Dlatego też Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewa" wynajęło do transportów tych motorowiec holenderski „Hennie". Statek ten przybył już do Gdyni w dniu 2 b. m., mając jako ładunek 1.930 kantjes śledzi solonych z polskich połowów. Z Gdyni statek ten zabrał dla bazy holenderskiej 215 ton soli i żywność dla załogi ludrów śledziowych. O ile próba ze statkiem transportowym wypadnie pomyślnie, „Mewa" zamierza zakupić odpowiedni statek dla swoich potrzeb, aby w ten sposób obniżyć koszty transportu.

● MOTORYZACJA KUTRÓW RYBACKICH.

Liczba kutrów morskich zwiększyła się o jeden nowy, który przybył niedawno do Jastarni z Danji. Kuter ten zbudowany został w duńskiej stoczni za cenę 22.000 zł. Posiada on długość 13,8 m., szerokość 4,8 m., zagłębienie 1,75 m. oraz 60-konny motor.

Pozatem w dwóch kutrach zmieniono stare motory na motory Diesla, celem zaoszczędzenia na kosztach materjałów pędnych.

● BEDNARSTWO POLSKIE NIE MOŻE NADĄŻYĆ ZAMÓWIENIOM PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.

Już drugi rok z rzędu odbywa się w Gdyni przepakowywanie śledzi z beczek morskich do beczek handlowych, które produkuje się całkowicie w kraju. Roczne zapotrzebowanie jedynego obecnie towarzystwa połowów śledzi na Morzu Północnem „Mewy" wynosi około 50.000 beczek wartości około 300.000 złotych. Krajowe wytwórnie beczek nie mogą nadążyć z wykonaniem zamówień otrzymywanych od towarzystwa „Mewa".

● INSTRUKTORZY RYBACCY.

Całe wybrzeże jest podzielone między instruktorów rybackich, którzy są organem wykonawczym Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni. Do Instruktora w Helu należą Hel, Jastarnia i Bór, do instruktora w Pucku — Kuźnica, Chałupy, Wielka Wieś, Chłapowo, Tupadły, Ostrowo, Karwia, Dąbek, Swarzewo, Gnieżdżewo, Puck, Błądzikowo, Rzuczewo, Osłanino, Mrzezino i Beka, do instruktora w Gdyni — Rewa, Mechlinki, Obłuże, Gdynia, Orłowo i Kolibki.

Instruktorzy dla pełnienia swych funkcji kontrolnych posiadają kutry motorowe.

● BUDOWA STATKU DOZORCZEGO DLA MORSKIEGO URZĘDU RYBACKIEGO.

Do Morskiego Urzędu Rybackiego wpłynęło na rozpisany przetarg na budowę statku dozorczego 5 ofert, z których dwie krajowe i trzy zagraniczne. Decyzję budowy statku wyda Ministerstwo Przem. i Handlu. Istniejące dwa statki dozorcze „Gazda" i „Tryton" są już niewystarczające dla obecnych potrzeb. Nowy statek będzie miał 10m. długości i szybkość 10 mil.. Koszt wynosić będzie około 100 tys. zł

● SPRAWA UJEDNOSTAJNIENIA REGULAMINÓW DLA PUBLICZNYCH SKŁADÓW CELNYCH.

Przy udziale przedstawicieli Urzędu Morskiego, Urzędu Celnego, firm portowych oraz związku przedstawicieli i dzierżawców magazynów portowych odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zebranie, na którem poruszona była sprawa ujednostajnienia regulaminów dla publicznych składów celnych. W wyniku dyskusji wyłoniono komisję, której zlecono opracowanie projektu ramowego regulaminu dla wszystkich magazynów portowych.

● USPRAWNIENIE PRZEWOZU PRZESYŁEK LOTNICZYCH Z GDYNI ZAGRANICĘ.

Do niedawna przesyłki lotnicze, nadawane w Gdyni zagranicę, przewożone były koleją do Warszawy i stąd wysyłane pocztą lotniczą do miejsca przeznaczenia. Powodowało to niejednokrotnie opóźnienie odbioru przesyłek przez adresatów. W związku z tem koła gdyńskie zwróciły się do Ministerstwa Poczt i Telegrafów z memorjałem wykazującym potrzebę usprawnienia obsługi pocztowej Gdyni z zagranicą. Ministerstwo uwzględniło życzenie kół gospodarczych Gdyni i wydało odpowiednie zarządzenia, usprawniające począwszy od 10 b. m. sposób przekazywania poczty lotniczej z Gdyni zagranicę.

● SPRAWOZDANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Wyszło z druku sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za r. 1934, przedstawiające położenie gospodarcze okręgu gdyńskiego we wszystkich gałęziach życia oraz ilustrujące rozwój pracy w dziedzinie spraw morskich.

● PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Pod przewodnictwem prezesa Izby sen. S. Tora odbyło się w dniu 7 b. m. plenarne zebranie Izby Przem.-Handlowej w Gdyni, na którem załatwiono szereg ważnych spraw.

Dyrektor Izby p. Kawczyński złożył wyczerpujące sprawozdanie z działalności Izby za okres od marca do października b. r., referując stan dokonanych prac.

Bardzo obszernie omówił zadania Izby gdyńskiej oraz plan jej działalności na najbliższą przyszłość sen. Tor, poruszając szereg doniosłych zagadnień.

Po wyczerpującej dyskusji powzięto jednogłośnie uchwały w sprawie sytuacji gospodarczej Pomorza, dalszej rozbudowy portu gdyńskiego, rozszerzenia kompetencji władz administracji ogólnej w Gdyni, zabudowy Gdyni oraz stosunków gospodarczych z Gdańskiem.

● STATKI RUMUŃSKIE LICZNIEJ ZAWIJAJĄ DO PORTU W GDYNI.

W r. b. bandera rumuńska pojawiła się w porcie gdyńskim w większych ilościach (15) niż w latach poprzednich. W latach 1933 i 1932 do Gdyni zawijały po 2 statki rumuńskie, zaś w r. 1934 już 5 jednostek.

● PRZEWÓZ MORSKI EMIGRANTÓW POLSKICH DO STANÓW ZJEDNOCZ.

W „Monitorze Polskim" z dnia 1-go października ukazało się zarządzenie ministrów Opieki Społecznej oraz Przemysłu i Handlu o warunkach przewozu morskiego emigrantów, obywateli polskich do Stanów Zjednoczonych A. P. Według zarządzenia tego, przewóz emigrantów — obywateli polskich, wyjeżdżających do Stanów Zjednoczonych A. P. w czasie od 1. X. 1935 r. do 31. XII. 1935 r. powinien się odbywać z portów polskiego obszaru celnego bezpośrednio.

● UNORMOWANIE CEN ARTYKUŁÓW PIERWSZEJ POTRZEBY W GDYNI.

Kupiectwo gdyńskie odbyło zebranie w sprawie unormowania cen i uzdrowienia stosunków handlowych. Omówiono stosunki panujące w handlu nabiałem na terenie Gdyni i okolicy oraz wyłoniono stały komitet cennikowy, który będzie regulował ceny na artykuły pierwszej potrzeby.

● WYCIECZKA BUŁGARSKA.

Bawiąca w Polsce wycieczka kolejowców bułgarskich odwiedziła Gdynię pod przewodnictwem naczelnika Wydziału Żeglugowego Generalnej dyrekcji bułgarskich kolei i portów p. Georga Slawjanoffa oraz inspektora inż. W. Madjanoffa. Goście zwiedzali port, kierownicy zaś wycieczki specjalnie zaznajamiali się z urządzeniami przeładunkowemi, co jest w związku z modernizacją tych urządzeń w bułgarskich portach Burgas i Warna.

● WALNE ZEBRANIE KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

Korporacja kupiecka odbyła walne zebranie nadzwyczajne, w którem wzięli udział przedstawiciele Komisarjatu Rządu oraz Izby Przemysłowo-Handlowej. Zebranie poświęcone było najardziej aktualnym zagadnieniom organizacyjnym i gospodarczym, jak również kwestji skonsolidowania kupiectwa gdyńskiego.

Wyłoniono delegatów na zjazd związkowy, który odbędzie się w Gdyni dn. 10 listopada.

Na zakończenie kpt. Tadeusz Meissner wygłosił odczyt o podróży statku szkolnego „Dar Pomorza" naokoło świata.

● BUDOWA ELEKTROWNI W GDYNI.

Pomorska Elektrownia w Gródku przystąpiła — na podstawie koncesji M. P. H. do budowy w porcie gdyńskim elektrowni, która obsługiwać będzie port i miasto. Uruchomienie elektrowni nastąpi z końcem przyszłego roku.

● ZIEMIA Z DNA MORSKIEGO NA SOWINIEC.

Rybacy naszego wybrzeża wobec władz oraz przedstawicieli społeczeństwa gdyńskiego wyszli z portu rybackiego na 20 kutrach w morze, gdzie dokonali pobrania ziemi z dna morskiego w celu przewiezienia jej na Kopiec Marszałka Piłsudskiego na Sowińcu.

● ZIEMIA NA KOPIEC MARSZAŁKA.

W dniu 13.X. na lotnisku Rumja-Zagórze pod Gdynią odbyło się uroczyste pobranie ziemi przy udziale władz na czele ze starostą morskim Wendorffem, dowódcą obrony wybrzeża Kom. Frankowskim, przedstawicielem Komisarjatu Rządu w Gdyni, przedstawicieli L. O. P. P., stowarzyszeń, organizacji, młodzieży szkolnej oraz publiczności. Po przemówieniu Kom. Frankowskiego ziemię poświęcił miejscowy proboszcz, poczem złożono ją do samolotu, który wystartował do Torunia, skąd łącznie z ziemią innych lotnisk samolot aeroklubu gdańskiego przewiezie do Krakowa celem złożenia na Sowińcu w Kopcu ś. p. Marszalka Piłsudskiego.

● ZARZĄD ZW. LEGJONISTÓW.

Na odbytem zebraniu Zw. Legjonistów w Gdyni ustąpił dotychczasowy Zarząd, w miejsce którego wyłoniono nowy z rotm. Jerzym Jabłonowskim na czele.

● TOW. POPIERANIA BUDOWY SZKÓŁ.

W Gdyni zawiązało się T-wo popierania budowy szkół powszechnych na czele Zarządu którego stanął prezes Izby P.-H. Senator St. Tor.

● EKSPORT MASŁA DO ANGLJI.

Eksport masła do Anglji w ciągu 8-miu miesięcy r. b. w porównaniu w tym okresem r. ub. wzrósł w swej wartości o 45,9% i wyniósł 160.640 Ł, Ten okres r. ub. wynosił 110.201 Ł.

● „POLITIKEN" O M/S „PIŁSUDSKI".

Dziennik duński „Politiken" w związku z pierwszym pobytem M/S„Piłsudski" w Kopenhadze podał, że jest to jedyny statek na którym pasażerowie 3-ej klasy korzystają z wygód i komfortu, jakie dotąd były dostępne tylko pasażerom 2-ej klasy, podkreślając, że M/S„Piłsudski" jest większy od największego statku, jaki Danja posiada, prześciga statki skandynawskie w podróży do Ameryki o 2 do 3-ch dni, a dyrektor linji skandynawsko-amerykańskiej p. Cörbing w rozmowie z przedstawicielem tego pisma wyraził uznanie dla doskonałości i celowości urządzeń, oraz organizacji administracji statku, wyrażając pogląd, że Polska w swej pracy na morzu nie tylko dopędza, lecz na pewnych odcinkach dystansuje najstarsze narody morskie.

● NOWE AUKCJE OWOCOWE.

W Gdyni powstały nowe aukcje owocowe pod firmą „Gdyńskie Targi Owocowe", które będą prowadzone na podstawach kompensacyjnych. Głównymi udziałowcami nowo powstałej placówki są Chłodnia Portowa i Polski Związek Bekonowy, a kapitał zakładowy wynosi 1/2 miljona złotych.

● EKSPERCI PRZYSIĘGLI.

Zaprzysiężonymi w porcie gdyńskim zostali:

1. próbobiorca dla cukru i nawozów sztucznych — p. Zofja Dowgiałło-Narbut.
2. dispatcher — p. Wacław Fedorowicz,
3. rzeczoznawcą dla drzewa — p. Czesław Jakubowski.
4. rzeczoznawcą dla kawy, herbaty, orzechów, jąder orzechowych, kakao, owoców suszonych, sardynek i konserw — p. Franciszek Rytlewski.

● EKSPORT POLSKI DO U. S. A.

Eksport nasz do St. Zjedn. Ameryki Półn. powoli, lecz systematycznie z roku na rok wzrasta. O ile wartość naszego wywozu w roku 1933 wyniosła niespełna 16 miljonów zł., to już w roku 1934 wzrosła do prawie 23 miljonów, a pierwsze 8 miesięcy r. b. wykazują sumę przekraczającą 35,5 miljona złotych. Najważniejsze pozycje w wywozie stanowią: zboże (żyto, jęczmień), słód, futra, skórki, wędliny (szynki, polędwica, suszone kiełbasy), meble (przeważnie gięte), szczecina, wyroby skórzane (przeważnie rękawiczki), grzyby suszone.

● STRZELCY PODHALAŃSCY W GDYNI

W dniu 3. X. przybyła do Gdyni pod dowództwem pułk. dypl. Rybotyckiego kompanja szlachecka z orkiestrą 5 pułku Strzelców Podhalańskich z Przemyśla.

W godzinach południowych podhalanie w obecności Władz Wojskowych wręczyli w porcie wojennym dowództwu torpedowca „Podhalanin" odznakę swego pułku

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● OBRÓT TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU.

Obrót towarowy w porcie gdańskim we wrześniu r. b. przedstawiał się następująco (w tonach — w nawiasie pierwsza liczba oznacza obrót w sierpniu r. b., druga — we wrześniu r. ub.): (wyładunek 75.316,5 (84.927 — 62.137,8). załadunek 390.096,4 (360.210,1 — 513.244,5).

● RUCH PORTOWY W GDAŃSKU WYKAZUJE SPADEK.

W mies. wrześniu ruch portowy w Gdańsku wyniósł na wejściu 383 statki, pojemności 248.940 trn a na wyjściu 381 jednostek o pojemności 242.884 trn.

W porównaniu z sierpniem b. r. ruch portowy w Gdańsku zmniejszył się na wejściu o 56 statków o pojemności 2.807 tr. zaś na wyjściu o 77 jednostek pojemności 6.323 trn.

W stosunku do września ub. r. ruch statków w porcie gdańskim zmniejszył się na wyjściu o 73 statki pojemności 63,941 trn i na wejściu o 65 jednostek pojemności 52.137 trn.

Zmniejszenie ruchu portowego w Gdańsku niewątpliwie spowodowane zostało wprowadzonemi przez senat Wolnego Miasta ograniczeniami dewizowemi i handlowemi.

● RADA INTERESENTÓW PORTU GDAŃSKIEGO.

W dn. 23 b. m. odbyło się konstytuujące posiedzenie Rady Interesentów Portu Gdańskiego, mającej za cel utrzymywanie i rozbudowę stosunków gospodarczych W. Miasta, jako portu R. P.

● ZMIANA KIERUNKU IMPORTU CZECHOSŁOWACKIEGO.

Jak donosi „Prager Tageblatt", czechosłowacki przemysł bawełniany skierował transporty bawełny z Triestu na Gdynię i Hamburg, spowodu wielkiego wzrostu kosztów ubezpieczenia transportów, przesłanych drogą morską na Triest. Zdaniem pisma nastąpi to również i w innych gałęziach przemysłu czechosłowackiego.

● PODROŻENIE FRACHTÓW DO PORTÓW ŚRÓDZIEMNOMORSKICH.

Z kół portowych dowiadujemy się, iż frachty na przewóz towarów morzem z Gdyni i Gdańska do portów śródziemnomorskich zostały podwyższone o 10%. W związku z tem wykazują pewną tendencję zwyżkową frachty morskie do pozostałych portów europejskich.

Zwyżkowa tendencja zanotowana na rynku frachtów pozostaje w związku z ożywionemi obrotami i przesadnemi obawami, co do utrudnień dla żeglugi na tle zatargu włosko-abisyńskiego.

● SANKCJE WOBEC STATKÓW WŁOSKICH.

Do agencyj okrętowych w Pireusie nadeszły depesze z Londynu, donoszące o rozpoczęciu stosowania sankcyj żeglugowych przeciwko Włochom. Ponadto przedstawiciele towarzystw okrętowych otrzymali zawiadomienie, że angielskie towarzystwa ubezpieczeniowe nie przyjmują asekuracyj towarów, przewożonych statkami włoskiemi. Greckie agencje przewozowe otrzymały polecenie, aby towary przeznaczone dla Syrji, Palestyny, Egiptu, Rumunji, Turcji, Bułgarji i Jugosławji ładowały na staki nie pod włoską banderą.

● ZAKAZ TRANZYTU LNU LITEWSKIEGO PRZEZ NIEMCY.

Prasa litewska, donosi, że czynniki niemieckie zabroniły kupcom lnu z Wrocławia pośredniczyć w przyszłości przy tranzycie lnu litewskiego przez Niemcy. W kołach

tych kupców miała zapanować konsternacja, ponieważ dotychczas prowadzili oni zyskowne dla siebie tranzakcje, pośrednicząc przy sprzedaży lnu litewskiego do Szwajcarji.

● FLOTA NIEMIECKA A ZAOPATRZENIE W DEWIZY.

Z zestawienia wydatków i dochodów floty niemieckiej za ostatnie kilka lat wynika, że jest ona ważnym czynnikiem w gospodarce niemieckiej w dziedzinie dostarczania dewiz. W ciągu 6 lat od 1929 r. do 1934 r. nadwyżki dochodów nad rozchodami floty wyniosły przeszło 2 miljardy RM, czyli przeciętnie po 350 milj. RM rocznie. Przychody floty niemieckiej od r. 1929 do 1934 wynosiły kolejno (w milj. RM): 986, 873, 680, 477, 407, 426. Wydatki w tym czasie przedstawiały się (w milj. RM): 441, 391, 305, 237, 214, 193. Nadwyżka dochodów nad wydatkami w omawianym okresie wynosiła rocznie kolejno (w milj. RM): 545, 482, 375, 240, 193, 233.

Należy podkreślić, że flota niemiecka zaopatruje się prawie wyłącznie w potrzebne materjały w Niemczech, kupując zagranicą tylko to, co jest bezwzględnie konieczne. Przytoczone cyfry wskazują nadzwyżkę, uzyskaną przy przewozie towaru między portami obcemi a niemieckiemi, lub też między portami obcemi.

● POŁĄCZENIE KANAŁEM RZEKI WEZERY Z EMS.

Dokonano otwarcia kanału przybrzeżnego, który łączy Wezerę z rzeką Ems. Kanał ten rozpoczęto budować w r. 1921. Został on obecnie wykończony w ramach akcji stwarzania pracy w Niemczech. Koszt budowy wyniósł 44 milj. RM. Kanał jest dostępny dla statków o pojemności do 1000 ton. Jedna śluza znajduje się w Dörpen przy ujściu kanału do rzeki Ems, posiada długość 105 m. oraz szerokość 12 m. Druga śluza kanału znajduje się w Oldenburgu.

Spodziewają się, że kanał ten przyczyni się do ożywienia gospodarczego okolic, przez które został przeprowadzony.

Projektuje się założenie w pobliżu kanału 80 wiosek, w których ma znaleźć pomieszczenie 5.000 rodzin.

Nowe połączenie wodne skraca znacznie drogę z przemysłowego okręgu Ruhry do dolnej Wezery.

● KOMUNIKACJA MIĘDZY PORTAMI WŁOCH I GDYNIĄ.

Towarzystwo Italo Somala utrzymujące od przeszło roku regularną komunikację między portami Włoch i Gdynią, w ostatnim czasie zmuszone było do przerwania chwilowo ruchu na tym odcinku. Obecnie towarzystwo to komunikuje, że regularność linji będzie nietylko utrzymana, ale obsługa zostanie ulepszona. W krótkim czasie zostanie ustalony nowy rozkład jazdy. Towarzystwo wspomniane buduje dla utrzymania z Gdynią regularnej komunikacji trzy szybkobieżne współczesne motorowce, dostosowane do przewozu owoców.

● OŻYWIENIE RUCHU PASAŻERSKIEGO NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

Ruch pasażerski na północnym Atlantyku wykazał w okresie od 1-go stycznia do połowy września r. b. w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. wzrost o 25.000 osób i wyniósł 384,4 tys. osób. Udział poszczególnych towarzystw okrętowych był następujący (w tys. osób—przewozy w jednym i drugim kierunku łącznie): Cunard-White Star—105,5, Norddeutscher Lloyd—55,8, Canadian Pacific—42,9, Comp. Gen. Trans.—41,9, Hapag—35,8, U. S. Lines—32,5, Schwed. Am. Line—13,3, Anchor Line—11,4, Holland—America Line—11,0, Norw. American Line—6,3, Donalesen Atlantic Line—5,3, Henderson Bros. 5,0, Gdynia—Ameryka—4,8, Arnold Bernstein—3,9, Scandinav. America Line—3,6, Red Star Line—3,6, American Scantic Line—1,4, Cosulich — 0,5. Ogólna ilość podróży do U. S. A. i Kanady wyniosła 509 czyli o 10 mniej niż w analogicznym okresie r. ub. Wynik linji Gdynia—Ameryka uważać należy za bardzo pomyślny.

● POŁĄCZENIA MORSKIE HAMBURGA.

Jak wiadomo, wśród portów europejskich, Hamburg zajmuje jedno z czołowych miejsc pod względem stałych połączeń morskich. Według danych urzędu handlowo-statystycznego w Hamburgu, największą ilość linji i wyjazdów regularnych zanotowano w r. 1929, a mianowicie 209 stałych połączeń i 8.785 wyjazdów. Wskutek kryzysu nastąpiło zmniejszenie tej liczby tak, że w końcu 1934 r. było 193 połączeń z 8.142 wyjazdami. Ilość linij zmniejszyła się o 16. W tym czasie obroty towarowe portu zmniejszyły się o 8%.

Z ogólnej ilości połączeń przypada na ruch europejski 89 linij i 6.135 odjazdów rocznie. W ruchu zaeuropejskim istniały 104 połączenia przy 2.007 odjazdach rocznie. Ruch zaeuropejski trampowy jest niski. W komunikacji z krajami zaeuropejskimi przypada 86% połączeń na ruch w ramach linji regularnych, natomiast w ruchu europejskim — 40%.

W ruchu z krajami zaeuropejskimi portu hamburskiego przeważa flaga niemiecka zajmująca 54,2% ogólnego ruchu zamorskiego linji regularnych.

● WPŁYW KONFLIKTU WŁOSKO-ABISYŃSKIEGO NA OBROTY PORTÓW POLSKICH.

W czechosłowackich kołach gospodarczych omawia się obecnie skutki, jakie konflikt włosko-abisyński może wywrzeć pośrednio lub bezpośrednio na gospodarstwo narodowe Czechosłowacji.

W szczególności przemysł bawełniany zmuszony został ostatnio do przerzucenia transportów bawełny egipskiej z portów w Trjeście na porty w Hamburgu i Gdyni. Również szereg innych transportów eksportowych został skierowany na Gdynię i inne porty północne.

Przerzucenie transportów tych zostało wywołane znacznem zwiększeniem premij ubezpieczeniowych od ryzyka wojennego, którego nie mogły skompensować zapomogi, wypłacane przez rząd włoski zarządowi portu w Trjeście na potanienie kosztów transportu przez ten port.

● WZROST KOSZTÓW TRANSPORTU PRZEZ KANAŁ SUEZKI.

W związku z zatargiem włosko-abisyńskim i działaniami wojennemi w Abisynji, Towarzystwo Ubezpieczeniowe Lloyds ustaliło ostatnio premję, za ubezpieczanie okrętów, przepływających przez kanał Suezki, od ryzyka wojennego na 5 pro mille, co przy niskich stawkach frachtowych niektórych towarzystw żeglugowych spowodowało znaczne podrożenie transportu.

Sprawa ta jest szczególnie ważna dla niektórych towarzystw żeglugowych greckich, które obecnie badają możliwość skierowania transportów na Daleki Wschód dookoła Przylądka Dobrej Nadziei, zamiast przez kanał Suezki. Dwa statki greckie, powracające z portów wchodnio-azjatyckich z ładunkiem do Anglji, otrzymały już polecenie obrania drogi dookoła Afryki w celu sprawdzenia przewidywanej kalkulacji kosztów transportu na nowej drodze.

● WZROST RUCHU OKRĘTOWEGO W PORCIE ANTWERPJI.

Ruch statków w porcie Antwerpji wykazuje w ostatnich miesiącach poważną poprawę w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. Ilustrują to następujące liczby ilości statków na wejściu i wyjściu (w nawiasie dane za analogiczny miesiąc r. ub.): wejście: styczeń 751 (875), czerwiec 879 (887), lipiec 1.125 (861); wyjście: styczeń 917 (815), czerwiec 1.002 (733), lipiec 1.108 (768).

● WPŁYW WOJNY ABISYŃSKIEJ NA TRANSPORTY PRZEZ MORZE ŚRÓDZIEMNE.

Działania wojenne w Abisynji wywierają ujemny wpływ na stosunki transportowe na morzu Śródziemnem i w kanale Suezkim. Ostatnio konferencja wschodnio-azjatycka wprowadziła—obok obowiązującej dotąd we wszystkich konosamentach i umowach frachtowych klauzuli wojennej — nowe zastrzeżenia, mianowicie wszystkie stawki frachtowe podawane będą dla orjentacji i mogą być w każdej chwili zmienione lub unieważnione bez uprzedniego zawiadomienia. W ten sposób zmieniona została zasada, że podawane stawki frachtowe obowiązują na okres 7-dniowy.

„HOLLAND—AMERIKA LIJN" BUDUJE NOWY WIELKI TRANSATLANTYK.

Dyrekcja holenderskiego towarzystwa okrętowego „Holland—Amerika Lijn" postanowiła wybudować nowy transatlantyk. Po długich rokowaniach rząd holenderski udzielił wreszcie potrzebnych kredytów, dyrekcja towarzystwa zaś zdecydowała się— po długotwałych wahaniach— powierzyć budowę statku stoczniom holenderskim. Nowy statek, podobny do będącego w eksploatacji „Statendam", będzie się nazywał „Prinsendam", albo też „Nieuw—Amsterdam". Budowa kosztować będzie około 12 miljonów florenów, trwać ma półtora roku i zatrudni około 4.500 robotników.

Statek będzie miał długość 229,05 metrów, szerokość 26,82 mtr., wysokość do pokładu B—16.75 mtr., tonaż brutto około 33.250, szybkość 21 węzłów, siła maszyn 34,000 HP. Statek będzie miał miejsce na 1300 pasażerów; załoga wyniesie 580—600 ludzi. Transatlantyk będzie miał 2 kominy i 10 pokładów, znaczonych literami alfabetu, poczynając od dołu. Specjalną troskę poświęca się zabezpieczeniu od pożaru zapomocą użycia azbestu i farb przeciwpożarowych.

● WZROST EKSPORTU POLSKIEGO DO UNJI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ o 36%.

Statystyka handlu zagranicznego Unj Południowo-Afrykańskiej za pierwsze półrocze b. r. wykazuje znaczny rozwój gospodarczy tego kraju. Wartość importu w okresie sprawozdawczym wynosiła 35,5 milj. funtów szterlingów wobec 29,9 miljonów funtów w analogicznym okresie r. ub.

Poważny wzrost wykazuje również import towarów polskich do Unji Południowo-Afrykańskiej. wynoszący w omawianym czasie 94 tys. Ł. wobec 60,4 tys. Ł. w pierwszem półroczu ub. roku. Eksport towarów polskich do Unji Południowo-Afrykańskiej wzrósł o 35,9%. Wywóz z Unji do Polski nie wykazał poważniejszych zmian w stosunku do roku ub. i wyniósł w okresie sprawozdawczym 91,8 tys. Ł. Skutkiem poważnego wzrostu importu z Polski saldo obrotów handlowych po raz pierwszy ukształtowało się dodatnio dla Polski w wysokości 2,3 tys. Ł.

● PRASA HAMBURSKA Z UZNANIEM OMAWIA URUCHOMIENIE M/S „PIŁSUDSKI".

Uruchomienie nowego transatlantyku polskiego M/S „Piłsudski" omawiane było obszernie w prasie codziennej i fachowej Hamburga. Szereg notatek, zaopatrzonych w ilustracje, wyrażał się z uznaniem o statku i jego urządzeniach. Podkreślano rozwój marynarki polskiej i stanowisko, jakie zdobywa ona na północnym Atlantyku przez uruchomienie nowoczesnej i szybkiej jednostki.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA WRZESIEŃ

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. wrześniu r. b. wyniósł 647.759,6 ton, wobec 768.958,3 ton w sierpniu r. b. oraz 649.853,4 ton we wrześniu 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi spadek obrotów w porównaniu z miesiącem ubiegłym, jak również z tym samym miesiącem 1934 r.

Ruch statków w m. wrześniu r. b. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków jedynie na przyjściu, natomiast na wyjściu — spadek. Przyszło bowiem 420 statków (411) o pojemności 420.262 n. r. t. (419.748 n. r. t.), wyszło zaś 407 (429) o pojemności 409.604 n. r. t. (440.872 n. r. t.). Analogicznie wzrosła praca statków na wejściu i zmalała na wyjściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 167 (162), wyszło zaś 336 (338).

Średni postój statku wyniósł 54,9 godzin wobec 55 godzin w sierpniu r. b. Średnia ilość statków 39 (46).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Norwegja, Anglja, Danja, Stany Zjedn. Am. P., Włochy, Finlandja, Grecja, Francja, Holandja i t. d., wykazując pewne niekorzystne przegrupowanie się Anglji z 3-go (w sierpniu) na 5-e miejsce (we wrześniu) na korzyść Niemiec, które przesunęły się z 4-go (w sierpniu) na 3-e miejsce we wrześniu. Podkreślić należy poważne przesunięcie się bander państw śródziemnomorskich, jak Włoch z 6-go (w sierpniu) na 8-e miejsce (we wrześniu) oraz Grecji z 5-go (w sierpniu) na 10-miejsce (we wrześniu). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 państw wobec 19 państw w sierpniu r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 639.836,7 ton, wobec 754.448,5 ton w sierpniu r. b. oraz 639.959,7 ton we wrześniu 1934 r.

Obroty zamorskie w m. wrześniu r. b. wykazują spadek 15,1% — w porównaniu z ub. mies. sierpniem oraz nieznaczny 0,01% spadku w porównaniu z mies. wrześniem 1934 r.

Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski — 64.623 ton oraz wywóz zamorski — 575.213,7 ton.

Przywóz zamorski (64.623 ton) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 20,3-owy spadek w porównaniu z m. sierpniem r. b. (81.104 t.) oraz 26,1%-owy spadek w stosunku do m. września 1934 r. (87.444,7 t.). Spadek przywozu w m. wrześniu r. b. wywołały pozycje: ryżu — 306 t. (7408 t.), owoców świeżych — 938 t. (1022 t.), śledzi sol. — 1480 t. (3469 t.), rud różnych i wypałek piryt. — 3444 t. (17830 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 495 t. (1021 t.), soli potasowej — 3250 t. (3445 t.), juty — 771 t. (1290 t.), miedzi — 1073 t. (1659 t.) oraz samochodów, motocykli i cz. — 91 t. (104 t.). Do pozycji importu, które wzrosły należą: nasiona oleiste — 1751 t. (1270 t.), tran — 483 t. (191 t.), siarką — 467 t. (243 t.), garbniki — 1204 t. (1086 t.), skóry — 2276 t. (1876 t.), szmaty — 1017t (660 t.), kauczuk — 1017 t. (660 t.), papier — 1589 t. (1431 t.), celuloza — 928 t. (553 t.) oraz złom żel. — 24.653 t. (15.129 t.).

Wywóz zamorski (575.213,7 ton) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 13%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem r. b. oraz nieznaczny 4,1%-owy wzrost w stosunku do mies. września 1934 r. (552.515 t.). Ten spadek wywozu wywołała przedewszystkiem grupa wytworów pochodzenia mineralnego: węgiel eksport. — 439.185 t. (515.140 t.), węgiel bunkrowy — 28.195 t. (47.435 t.), koks — 24.444 t. (30.257 t.). Poza grupą mineralną uległy obniżce pozycje: bekonów — 2071 t. (2171 t.), jaj — 3126 t. (4108 t.), masła — 744 t. (872 t.), cukru — 8.133 t. (8.240 t.), soli potasowej — 200 t. (1.645 t.), tkanin — 517 t. (846 t.), drzewa tartego — 30.178 t. (33.449 t.), oraz dykt i fornierów — 1.394 t. (1.851 t.). Wzrosły natomiast pozycje: cementu — 1.404 t. (762 t.), makuchów — 1.260 t. (1.187 t.), melasy — 5.846 t. (brak), wytłoków buraczanych — 452 t. (103 t.), karbid — 305 t. (brak), bali i słupów — 1.907 t. (288 t.), papieru — 1.210 t. (1.009 t.), celulozy — 969 t. (683 t.), żelaza handl. — 6.092 t. (4.546 t.), szyn kolejowych — 3.984 t. (3.129 t.), rur żeliwnych i żel. — 2.503 t. (2.338 t.), cynku — 1.225 t. (741 t.) oraz blachy cynkowej — 377 t. (201 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek importu — 71,1 t. (1040,9 t.) oraz eksportu — 1822 t. (1952,6 t.). Na przywozie są do zanotowania pozycje: ryby z połowów własnych — 60 t. (62 t.) oraz wyroby z drzewa — 10 t. (1 t.). Na wywozie z ważniejszych pozycji: garbniki — 614 t. (60 t.), wełna — 220 t. (brak), żywica — 198 t. (97 t.), ryż wyłuszczony — 163 t. (1013 t.), skóry — 84 t. (134 t.), śledzie — 95 t. (brak), tłuszcz zwierz. sur. — 65 t. (298 t.), tłuszcz rośl. — 52 t. (41 t.), papier — 58 t. (2 t.), miedź — 36 t. (brak), wyroby żel. i metal. — 42 t. (brak) oraz siarka — 34 t. (brak).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje również spadek przywozu — 1440,8 t. (6055,5 t.), oraz wywozu — 4589 t. (5460,8 t.). Z ważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: soda — 413 t. (449 t.), mąka — 325 t. (299 t.), cukier — 224 t. (4555 t.), wyroby żelazne i metalowe — 138 t. (168 t.) oraz tkaniny — 39 t. (28 t.). Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1822 t. (1241 t.), skóry — 380 t. (239 t.), miedź — 428 t. (239 t.), owoce świeże i suszone — 299 t. (306 t.), kawę, kakao i herbatę — 214 t. (363 t.), tłuszcze roślinne — 171 t. (156 t.), kauczuk i wyroby — 181 t. (67 t.), nasiona oleiste — 34 t. (33 t.), bawełna — 40 t. (10 t.), celuloid — 51 t. (brak) oraz metale różne — 56 t. (51 t.).

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich osłabł bardzo poważnie.

Przyjechało bowiem pasażerów 1254 osoby (2275), wyjechało zaś 1916 osób (3227).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień (*September*)	Sierpień (*August*)	Od początku roku (*January--September*)
Cały przywóz	**64 623·—**	**81 104·—**	**775 820·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 095·4**	**11 555·6**	**153 320·6**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	1 751·1	1 270·3	33 188·9
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	306·2	7 408·—	52 734·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 462·1	1 310·7	54 674·4
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	6·4	5·7	421·3
76. Kawa *(coffee)*	150·2	190·1	2 877·4
78. Herbata *(tea)*	134·5	73·2	834·4
80. Kakao *(cocoa)*	269·4	677·3	5 502·9
81-82. Korzenie *(spices)* . .	101·9	47·8	899·4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**1 731·3**	**3 784·6**	**18 858·8**
116-117. Śledzie	1 604·9	3 656·5	17 620·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**4 990·2**	**19 377·2**	**78 030·8**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	3 443·9	17 830·9	56 160·7
177/1c. Piryty *(pyrites)* . . .	—	—	11 908·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 341·—**	**1 457·1**	**10 516·—**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	258·6	223·7	2 410·9
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	494·9	1 020·6	6 490·9
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**302·3**	**528·4**	**5 852·1**
287. Makuchy *(oil cake)*. .	—	100·—	304·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	112·—	247·—	3 905·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**6 845·9**	**14 348·9**	**91 928·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 204·3	1 085·7	8 634·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	—	1 594·6	33 553·8
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	1 500·—	7 700·—	29 951·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	3 250·—	3 445·—	12 143·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs,leather goods)*	**2 337·9**	**1 902·3**	**23 891·2**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 276·3	1 875·4	23 499·9

Poz. tar. cel.	Wrzesień (*September*)	Sierpień (*August*)	Od początku roku (*January--September*)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**10 309·5**	**7 072·3**	**93 947·—**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	1 090·—	1 085·3	19 673·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	7 058·5	3 796·2	55 555.—
624. Juta *(jute)*	770·5	1 289·9	15 019.1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**552·4**	**443·2**	**3 296·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**254·5**	**40·3**	**958·—**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 615·1**	**2 047·5**	**18 510·2**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 589·4	1 431·1	11 968.8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	928·2	553·8	4.636.7
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**94·4**	**89·5**	**777·8**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**26 694·7**	**17 565·7**	**261 045·2**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	24 653·	15 129·4	246 006.—
977. Miedź *(copper)* . . .	1 073·4	1 658·7	8 628·5
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**361·6**	**407·4**	**3 151·8**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**1 044·—**	**444·4**	**6 298·3**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**13·3**	**17·6**	**144·9**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**39·5**	**22·—**	**292·2**

Errata: Nr. 9. owoce świeże i suszone — od początku roku — jest: 53 112·3 — winno być: 53 212·3.
papier i odcinki papierowe — sierpień — jest: 1 450·— — winno być: 1 431·1.
" " " — od początku roku — jest: 10 398·3 — winno być: 10 379·4.
celuloza — od początku roku — jest: 3 708·5 — winno być: 3 808·5.

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień (*September*)	Sierpień (*August*)	Od początku roku (*January-September*)
Cały wywóz	575 213·7	673 344·5	4 740 369·—
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	3 009·5	1 832 7	57 589·5
2. Żyto *(rye)*	16·3	—	23 809·4
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	5·—	—	65·1
27/1-2. Mąka	25·—	125.—	1 379 2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	502 1	875·9	11 165 7
35. Słód *(malt)*	977.9	135.3	12 953·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	6 188 3	7 390 5	39 400·8
121/3a. Bekony *(bacon)*	2 070 8	2 171 2	16 291·7
125. Jaja *(eggs)*	3 125·9	4 108·4	16 370·2
127. Masło *(butter)*	743·8	872·3	3 915·5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	494 238·9	594 868·1	4 178 390 9
154. Cement *(cement)*	1 403 5	761.6	6 735 7
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	75·—	30·—	584·3
180. Węgiel kamienny *(coal)*	439 184 6	515 140 2	3 757 236·3
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	28 195 —	47 435.—	260 652·2
182. Koks *(coke)*	24 444 2	30 256.5	146 247·2
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	0·8	5 2	66·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	146·7	738·5	3 154·8
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	16 160·3	9 850·7	112 103·5
259-260. Cukier *(sugar)*	8 132 6	8 239 5	78 585·2
287. Makuchy *(oil cake)*	1 260·—	1 187.—	12 786·1
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	451 5	102·9	2 353·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	1 916 8	2 835·5	28 848·—
299/18. Soda *(soda)*	601·9	673·3	6 408·2
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	—	9 256·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	200·—	1 645·—	5 152·9
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	94·—	119·8	984·7

Poz. tar. cel.	Wrzesień (*September*)	Sierpień (*August*)	Od początku roku (*January-September*)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	755·1	1 306·9	8 981·9
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	516·9	846·2	5 093·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	23·7	2·3	200·1
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	34 692·—	36 292 —	176 501·6
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	1 907·2	287·7	9 932 4
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	30 178·1	33 448 5	147 816·4
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	344·8	46·5	917.7
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 393 8	1 851·4	12 213·2
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	2 297·—	1 861·5	14 238·2
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 210·4	1 008·5	7 532·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	968.6	683·3	4 922·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	79·2	88·9	768 3
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	15 468·6	16 057·9	118 056·—
925, 926, 928 931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	6 091 5	4 582·5	39 261·5
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	3 984 3	3 128 8	26 506·9
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 503·2	2 337·6	9 668·8
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 602·—	941·9	15 837·1
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	108·4	61·2	688·5
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	35·2	38·—	462·2

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

wrzesień *(September)*	1935	639.836·7
sierpień *(August)*	1935	755.448·5
wrzesień *(September)*	1934	639.959·7
od pocz. roku *(January — September)*	1935	5.516.189·5
od pocz. roku „ „	1934	5.206.326·0

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *(August)*	Od początku roku *(January-Septemb.)*
	Przywóz *(imports)*	71·1	1 040·9	6.734·—
24/26	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
30/1—2	— **Ryż** *(rice)*	—	500·—	500·—
27/3—32	— **Mąka pastewna**	—	20·2	322.6
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	2·5
53—58, 60—64	— **Owoce świeże**	—	—	16.—
59, 61-63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruits)*	—	—	1·2
69—72	— **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	—	2·—	2·—
76	— **Kawa** *coffee)*	—	61·3	61·3
78—79	— **Herbata** *(tea)*	—	8·1	8·1
80	— **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	1·5	1·5
95—97	— **Żywica** *(resin)*	—	4·—	18·8
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	60·—	62·—	4 222·7
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	24·2	24 2
170/1, 2—171/1, 2	— **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	—
198—199	— **Asfalt** *(asphalt)*	—	28 9	28·9
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	—	7·3
259—260	— **Cuкier**	—	—	268.7
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	39·5	66.—
295—491	— **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	15·4	17·6
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	—	—
424—428	— **Garbniki**	—	227.2	277·2
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	0·8
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
606, 609	— **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719	— **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746	— **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
749—751,753	— **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	—	—	563·—
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	10.—	0·6	69 8
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	21·—	40·—
896—927	— **Szkło** *(glass)*	—	—	4.1
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	13·—	13·—
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	0 6	7·6	83·3
	— **Różne** *(various)*	0.5	4·4	10·1
	Wywóz *(exports)*	1.822·—	1 952·6	13.988·5
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	25 1	—	25·1
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	119·5	530 7
30/1—2	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	162·7	1 012·5	6 797·3
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	0·1	—	142·3

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *(August)*	Od początku roku *(January-Septemb.)*
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	12 6	9·6	80·7
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	1.2	—	22·2
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	—	5·8
76	— **Kawa** *(coffee)*	5.6	30·—	93·—
78	— **Herbata** *(tea)*	—	1·2	7 3
	Kakao *(cocoa)*	14 8	58·1	447·5
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	—	0·8	18·4
95—97	— **Żywica** *(resin)*	198·2	96·7	714·—
104/1,3	— **Trawa morska, trzcina** *(sea grass, seed)*	—	0·8	11·9
117	— **Śledzie** *(herrings)*	95·1	—	248·8
137/2—3	— **Jelita** *(casings)*	2 7	—	118·8
142—143	— **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	—	7 1	7·1
200/8	— **Wazelina** *(vaseline)*	6·—	—	39·2
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	51 6	40·6	387·8
148—162	— **Kamienie** *(stones)*	—	18·8	26·7
156/1—2	— **Talk** *(talc)*	1·0	—	9·2
197, 200	— **Oleje** *(oils)*	—	—	—
203—204	— **Wosk** *(wax*	7·7	2·5	14·4
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin.)*	65·4	298·3	1.004·1
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	29·3	—	68.6
254—256	— **Ryby** *(fish)*	—	3·1	3·8
291	— **Mączka rybna** *(fish meal)*	—	—	—
295/6	— **Siarka** *(sulphur)*	34·1	—	109·3
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	9·1	24·7	134·1
405—425	— **Farby** *(paints)*	0 6	—	39·7
404	— **Sadze** *(soot)*	13.7	—	27·5
424—428	— **Garbniki**	614.6	60·3	777 6
481—485	— **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513	— **Skóry** *(skins)*	83·9	133·5	762·1
589/1. 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	220·3	—	541·3
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	1·2
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	17·6	1·5	19·1
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	—	11·3	51·1
757—778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	0·8	—	30 3
779	— **Korek i wyr. z korka**	4 6	—	52·8
794, 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	4·—	18·4	22·4
792—803, 809—819,826	— **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	57·8	2·—	81·6
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	1·1	104·9
930—965	— **Wyroby żel i metal.** *(iron ware & steel ware)*	42·3	—	46 5
997	— **Miedź**	35·8	—	142·5
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	0·4	—	1·5
	— **Różne** *(various)*	4·2	0·2	180 8
	Przywóz i wywóz razem	1.893·1	2 993·5	19.722·5

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *(August)*	Od początku roku *(January-Septemb.)*
	Przywóz *(imports)*	1.440·8	6.055·5	52 440·—
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	283·1	288 2

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *(August)*	Od początku roku *(January-Septemb.)*
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	11·9	—	53·1
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	10·1
31, 32	**Krochmale** *(starch)*	5·—	3·5	25·5

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *(August)*	Od początku roku *(January-Septemb.)*
27/1—3	— Mąka	324·7	298.7	1·663·5
27/3—32	— Mąka pastewna . *(flour)*	—	—	404·5
40—50	— Warzywa .... *(vegetables)*	12·9	20·3	71·4
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	15·9	20·—	40·—
59, 61—63, 66	Owoce suszone . *(dried fruit)*	—	3·6	16·1
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	5·1	3·6	11·3
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	6·2
77	— Cykorja *(succory)* .	—	1·—	3·—
78	— Herbata .... *(tea)*	—	—	0·5
80	— Kakao ..... *(cocoa)*	—	—	1·—
81, 82	— Korzenie .... *(spices)*	0·2	0·6	4·8
95, 97	— Żywica ..... *(resin)*	—	—	5·7
121/26	— Ptactwo bite . . *(poultry)*	—	0·1	3·6
125	— Jaja ...... *(eggs)*	1·1	3·6	7·5
127—200	— Oleje ..... *(oils)*	—	1·7	23·—
128/1—4	— Ser ...... *(cheese)*	—	—	1·—
131	— Pierze ..... *(feather)*	—	—	6·7
137/2a, b	— Jelita ..... *(casings)*	1·4	11·—	25·3
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne .... *(Fats & oils of vegetable origin.)*	1·—	1·9	19·7
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierz. surowe .... *(raw fats of animal origin.)*	5·—	—	6.9
228	— Makaron .... *(macaroni)*	3·5	11·8	25·—
243/1, 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	0·7	6·2
254, 256	Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	4·7
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	224·3	4 555·—	43 018·—
272, 273, 276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	38·—	69·3	353·5
280—282	— Wina *(wine)* . .	1·6	15·3	28·7
292/2	Pasza	—	—	398·8
295—491	— Przetwory chemiczne ..... *(chemicals)*	9·8	6·5	92·6
299/18	— Soda ..... *(soda)*	413·—	448·8	3 621.3
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	0·3	—	0·3
429—454	— Artykuły kosmetyczne ..... *(cosmetics)*	23·8	25·4	123·3
466—470	— Klej i żelatyna . . *(glue and gelatine)*	0·6	0·1	1·3
492—513	— Skóry ..... *(skins)*	3·9	0·4	14·—
534—559	— Wyroby skórzane . *(Leather goods)*	—	0·7	4·1
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	1·9	2·1	55·4
563—622	— Tkaniny .... *(textile fabrics)*	38·6	28·1	171·7
589/1, 2 592	— Wełna ..... *(wool)*	C·6	—	1.2
606/1, 2 a b	— Odpadki bawełny. *(cotton waste)*	5·9	—	5·9
646—648	— Sznury ..... *(ropes)*	0.9	1·9	9·3
720, 724	— Kauczuk	—	—	61·—
725—746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	1·5	1·4	32·5
752	— Podkłady kolejowe *(sleepers)*	—	—	75·—
776	— Meble ..... *(bentwood furniture)*	3·7	16·3	45·7

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *(August)*	Od początku roku *(January-Septemb.)*
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	— Papier ..... *(paper)*	27·7	20·9	174·7
836—847	Książki i broszury *(books)*	—	—	6·5
862—887	— Wyroby ceram. . . *(ceramic products)*	7·2	5·7	45·5
896—927	— Szkło i wyroby . . *(glass and glass ware)*	13·8	13·3	94·8
930—965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	137·8	167·9	1 004·2
968	— Cynk ..... *(zinc)*	—	—	58·5
	— Różne ..... *(various)*	98·2	11·2	207·7
	Wywóz *(exports)*	**4 589·—**	**5 460·8**	**35 248·5**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	13·3
23	— Pestki drzew owocowych .... *(fruit stones)*	3·2	1·2	9·—
24—26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	34·3	32·7	272·8
17, 23, 25	— Nasiona .... *(seeds various)*	10·3	2·2	152·4
24/1—3	— Mąka ..... *(flour)*	—	2·9	90·7
28	— Kasza ..... *(grits)*	8·5	0·5	31·1
30	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1.821·7	1 240·8	10 486·7
31	— Krochmal .... *(starch)*	42.2	2·—	56·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	179·—	216·8	2 519·1
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	120·4	89·—	1 106·1
62—72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	0·1	1.1	43·6
67, 68	— Konserwy owocowe ..... *(fruit preserves)*	8·3	9·1	41·8
76	— Kawa *(coffee)* . .	7·9	87·5	245·5
78	— Herbata *(tea)* . .	29.	34·5	112·9
80	— Kakao *(cocoa)* .	177·5	240·7	1 351·2
81—82	— Korzenie *(spices)* .	46·3	33·9	131·3
95, 97	— Żywica *(resin)* . .	36.5	503·6	1 375·3
104	— Trawy morskie, trzcina .... *(sea grass, reed)*	10·1	12·—	28·9
117	— Śledzie *(herrings)* .	49·9	63·5	289·2
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	65·2	28·9	128·6
128/1—4	— Sery *(chese)* . . .	—	—	—
129/1—5	— Kazeina .... *(caseine)*	—	—	0·5
137/2a, b	— Jelita ..... *(casings)*	9·8	27·3	219·6
143/1—3	— Muszle *(shells)* . .	—	—	1·5
148	— Kamienie *(stones)* .	—	8·3	19·2
154	— Cement *(cement)* .	—	—	0·4
156/1—2	Talk *(talc)* . . .	0·5	15·—	15·5
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	61·2	—	61·2
169/1—2	Azbest *(asbestos)* .	—	10·—	10·—
170	— Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	3·2	6·1	71·7
177	Rudy różne . . . *(various ores)*	—	67.9	67·9
198—199	Asfalt *(asphalt* . ·	—	40·1	40·1
200/8, a, b, c	— Wazelina *(vaseline)*	3·1	7·9	35·6
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	7·3	1·8	17·6
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne ..... *(vegetable oils and fats)*	171·3	156·1	1 486·8
213/1—3	— Pokost *(varnish)* .	—	0·8	13·8
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. ..... *(raw fats)*	151·6	310·9	2 256·9

Poz. tar cel.	Wrzesień September	Sierpień (August)	Od początku roku (January Septemb.)
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	—	26 7	52·5
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . .	27·9	5·7	71·—
259—260 — **Cukier** . . . . . *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	0·2	1·—	5·7
286, 287 — **Otręby i makuchy** . *(bran & oil cokes)*	—	—	34·—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)* .	33 4	35·4	207·—
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	81·5	165·6	616·7
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	10·3	10·3	31·8
408 — **Sadze** (*soot* . . .	—	18·8	18·8
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — **Farby** *(paints)* . .	18·2	5 5	80·8
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	47·1	329·6	1034·5
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	1·1	3·1	14·5
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	2·8	0·4	7·—
487 — **Celuloid** (*celluloid*)	50 6	—	67·—
492, 513 — **Skóry** *(skins)* .	380·—	238 6	2 821·3
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* .	1·3	649 8	3 394·6
597, 605, 613 622 — **Tkaniny** *(textiles)*	0.5	3 6	19·3
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)*.	39·9	9·5	51·4
623 — **Len i konopie** . . *(flax and hemp)*	—	—	0·2
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	8.4	31·6	130·4
646—648 — **Sznury** *(ropes)* . .	0·2	10·9	50·6

Poz. tar. cel.	Wrzesień September	Sierpień (August)	Od początku roku (January Septemb.)
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	164 1	60·—	663·3
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	17·3	6·8	41·7
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	38·8
757, 778 — **Wyroby z drzewa**. *(wood goods)*	16·5	6·5	62·7
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	1·2	—	14·2
792, 803, 809 826 — **Papier** *(paper)* . .	62·4	59·9	198·—
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	6·2	—	15·7
807—808 — **Fibra** *(fibre)* . .	2·4	5·3	24·1
862—887 — **Wyroby ceramiczne** (*ceramic goods*)	11·3	15.—	26·3
896—927 — **Szkło i wyroby** . . (*dass and glass ware*)	—	1·9	1·9
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	58·8	51.—	144·2
927 — **Żelastwo** *złom*) . . (*scrap iron*)	—	—	24·3
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *hardware*	26·6	56.7	220·1
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . .	8·5	12·3	68·7
977 — **Miedź** *(copper)* .	427·9	239·—	1.850·6
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	9·8	114.5	244·3
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	0·2	0·1	3·3
— **Różne** *(various)*	17·—	16·2	94·—
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**6 029·8**	**11.516·3**	**87.688·5**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

wrzesień *(September)* . . . . . . 1935 — 647.759 6
sierpień (*August*) . . . . 1935 — 768 958·3
wrzesień *(September)* . . . . 1934 — 649 853·4
od początku roku (*Janury-September*) 1935 — 5.624.600.5
od początku roku . . . . 1934 — 5.286.255.2

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	52	26	58.727	49	42	56.745	115.472	2
W. M. Gdańsk *F. C. of Danzig*) .	23	7	40.480	22	18	39.870	80.350	5
Anglja *(Great Britain)*	44	21	30.515	40	33	28 479	58.994	6
Danja *(Denmark)*	1	—	2.701	1	1	2.701	5.402	14
Egipt (*Egypt*)	5	3	2.045	6	6	2.426	4 471	17
Estonja *(Estonia)*	18	5	19.049	18	16	19.050	38.099	9
Finlandja *(Finland)*	2	1	9.214	2	2	9.214	18,428	11
Francja (*France*)	7	—	17.770	6	6	14 929	32.699	10
Grecja *(Greece)*	—	—	—	1	1	2.276	2.276	18
Hiszpanja (*Spaine*)	7	4	6 095	7	6	6.095	12.190	12
Holandja *(Holland)*	2	1	2.253	2	1	2.253	4.506	16
Islandja (*Island*)	64	35	47 135	65	43	45.573	92.708	3
Łotwa (*Latvia*).	49	22	44.760	48	37	41.937	86 697	4
Niemcy *(Germany)*	1	—	2.599	2	2	4.888	7.487	13
Norwegja *(Norway)*	7	3	22,022	7	4	22.022	44 044	7
Rumunja *(Romania)*	127	35	90.732	119	106	84 929	175.661	1
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	7	1	20,193	8	8	23.102	43.295	8
Szwecja *(Sweden)*	2	1	2.125	3	3	2.680	4.805	15
Włochy *(Italy)*	1	1	1.412	—	—	—	1.412	19
Z. S. S. R. (*U. S. S. R.*)	1	1	435	1	1	435	ł 870	20
Razem *(total)* . . .	**420**	**167**	**420.262**	**407**	**336**	**409.604**	**829.866**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	411	162	419 748	429	338	440.872	860.620	—
Ten sam miesiąc 1934 r. (*August 1934*)	*376*	*145*	*365.142*	*367*	*310*	*342.122*	*707.264*	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	3.493	1.480	3.369 805	3.490	2.860	3.381.632	6.751.437	—
Od pocz. r. 1934 *since beginning of 1934*	3.413	1.463	3.037.679	3.415	2 687	3.038.652	6.076.331	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu 1.000.6 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 39; c) średni postój statków: 54,9 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE WE WRZEŚNIU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze		
Troć	—	—	—	—	190	—	—	190
Płastugi: a) Stornia	35300	34880	6850	9800	14000	—	—	100.830
b) Zimnica	9500	3260	50	570	—	—	—	13.380
c) Gładzica		1820	500	950	—	—	—	3.270
d) Skarp	3250	4720	200	480	1770	—	—	10.420
Śledzie morskie	49470	1200	8150	280	400	—	859800	919.300
Węgorze	2940	2550	37480	3350	2660	—	—	48.980
Wątłusze	4410	6250	50	250	840	—	—	11.800
Węgorzyce	—	5000	300	—	—	—	—	5.300
Makrele	—	—	20	—	—	—	—	20
Szczupaki	150	—	1000	—	3470	—	—	4.620
Okonie	660	—	—	—	650	—	—	1.310
Płotki	—	—	—	—	650	—	—	650
Sandacz	30	—	—	—	—	—	—	30
Razem wrzesień	**105.710**	**59 680**	**54 600**	**15 680**	**24.630**	—	**859800**	**1.120.100**
ubiegły miesiąc	50.870	62.250	23.560	7.750	24.140	250	430800*	599.620
od początku roku	3,688.700	2,852.490	1,538.700	94.440	284.820	269.830	1741300**)	10,470.280

*) dotyczy połowów śledzi (dalekomorskich) za miesiąc sierpień b. r. **) dotyczy połowów śledzi (dalekom.) za czerwiec b. r. 145.900 kg. za lipiec b. r. 304.800 kg. = 450.700 kg. + sierpień b. r. 430.800 kg. Od początku roku 1,741.300 kg.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*
RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Wrzesień (*September*)				Sierpień (*August*)	Wrzesień (*September*)				Sierpień (*August*)
	I kl.	II kl	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**57**	**20**	**32**	**109**	**119**	—	**45**	**12**	**57**	**239**
Hull	—	20	10	30	16	—	22	12	34	52
Londyn	57	—	22	79	103	—	23	—	23	187
Argentyna	—	—	**3**	**3**	—	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Belgja	**12**	—	**5**	**17**	**586**	—	—	—	—	—
Antwerpja	12	—	5	17	586	—	—	—	—	—
Danja	**10**	—	**1**	**11**	**452**	—	—	—	—	**1281**
Aarhus	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga	10	—	—	10	452	—	—	—	—	1278
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Estonja	**2**	—	—	**2**	—	—	—	—	—	**1**
Tallin	2	—	—	2	—	—	—	—	—	1
Finlandja	**26**	—	**1**	**27**	**47**	—	—	**1**	**1**	**280**
Helsinki	26	—	1	27	41	—	—	—	—	12
Innne porty	—	—	—	—	6	—	—	1	1	268
Francja	—	**9**	—	**9**	**27**	—	**8**	**478**	**486**	**264**
Le Havre	—	9	—	9	27	—	8	478	486	264
Holandja	**15**	—	**3**	**18**	**58**	**2**	**1**	—	**3**	—
Rotterdam	15	—	3	18	51	2	1	—	3	—
Inne porty	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	**3**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Łotwa	—	**2**	**175**	**177**	**1**	—	—	—	—	—
Ryga	—	2	175	177	1	—	—	—	—	—
Niemcy	**2**	—	**2**	**4**	**2**	—	—	**1**	**1**	—
Hamburg	2	—	1	3	1	—	—	—	—	—
Lubecka	—	—	1	1	—	—	—	1	1	—
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Norwegja	—	**1**	**2**	**3**	**6**	—	—	—	—	**1**
Flekhefjord	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Fredrihstad	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Oslo	—	1	—	1	6	—	—	—	—	1
Rumunja	—	—	—	—	—	—	—	**480**	**480**	—
Costanca	—	—	—	—	—	—	—	480	480	—
Stany Zjedn. Am. P.	**6**	—	**140**	**146**	**331**	—	—	**711**	**711**	**545**
New-York	6	—	140	146	331	—	—	711	711	945
Szwecja	—	—	**2**	**2**	**586**	—	—	—	—	**595**
Göteborg	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	586	—	—	—	—	595
Włochy	—	—	**690**	**690**	—	—	—	—	—	—
Triest	—	—	690	690	—	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	**24**	**12**	**36**	**57**	—	**5**	**16**	**21**	**21**
Gdańsk	—	24	12	36	57	—	5	16	21	21
Wyspy Kanaryjskie	—	—	—	—	—	—	—	**2**	**2**	—
Teneryfa	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	**111**	—	**43**	**154**	—
Leningrad	—	—	—	—	—	111	—	43	154	—
Razem	**130**	**56**	**1 068**	**1.254**	**2.275**	**113**	**59**	**1744**	**1916**	**3227**
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*)	706	379	8.090	9.175	—	350	489	10875	11714	—

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 79533.